

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, SEPTEMBER 1, 2010

OTTAWA, LE MERCREDI 1^{er} SEPTEMBRE 2010

Statutory Instruments 2010

Textes réglementaires 2010

SOR/2010-185 to 189 and SI/2010-61

DORS/2010-185 à 189 et TR/2010-61

Pages 1614 to 1740

Pages 1614 à 1740

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 2010, and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all “regulations” as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 6 janvier 2010, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu’il est prescrit d’y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l’article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l’article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

On peut consulter la Partie II de la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l’abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d’autres pays, le prix de l’abonnement est de 67,50 \$US et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la Pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/2010-185 August 19, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2010-87-09-02 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*^b pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*^c;

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2010-87-09-02 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, August 12, 2010

JIM PRENTICE
Minister of the Environment

Enregistrement
DORS/2010-185 Le 19 août 2010

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

Arrêté 2010-87-09-02 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincus que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure*^b en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*^c;

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2010-87-09-02 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, le 12 août 2010

Le ministre de l'Environnement
JIM PRENTICE

ORDER 2010-87-09-02 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. Part 1 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

68309-62-6 N-P
68526-18-1 N-P
68698-87-3 N-P
246255-71-0 N-P
374928-42-4 N-P
457900-07-1 N

ARRÊTÉ 2010-87-09-02 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. La partie 1 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

68309-62-6 N-P
68526-18-1 N-P
68698-87-3 N-P
246255-71-0 N-P
374928-42-4 N-P
457900-07-1 N

^a S.C. 1999, c. 33

^b SOR/94-311

^c SOR/2005-247

¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33

^b DORS/94-311

^c DORS/2005-247

¹ DORS/94-311

2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order: **2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

- 14231-2 N-P Ethanol, 2-(dimethylamino)- salt of blocked urethane polymer based on polyisocyanate, ketoxime and aliphatic acid diol
2-(Diméthylamino)éthanol, sel d'un polymère d'uréthane séquencé basé sur un polyisocyanate, une cétoxime et un acide dihydroxyaliphatique
- 15099-6 N Propanoic acid, 2-hydroxy-, (2S)-, compds. with bisphenol A-epichlorohydrin polymer dodecylphenol Ph ether-polyamine-*N,N*-dimethyl-1,3-propanediamine-2-(methylamino)ethanol reaction products
Acide lactique, (2S)-, composés avec un polymère de bisphénol A et d'épichlorhydrine, de l'oxyde de dodécylphénol et de phényle, une polyamine, de la *N,N*-diméthylpropane-1,3-diamine, produits de la réaction avec du 2-(méthylamino)éthanol
- 16815-3 N-P Polyisobutenylsuccinic acid, metal salt
Polyisobuténylsuccinate de métal
- 17036-8 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with alkyl 2-propenoate, *N*-(1,1-dimethyl-3-oxobutyl)-2-propenamide, ethenylbenzene and 2-propenoic acid
Méthacrylate de méthyle polymérisé avec de l'acrylate d'alkyle, du *N*-(1,1-diméthyl-3-oxobutyl)acrylamide, du styrène et de l'acide acrylique
- 18078-6 N Amino acid, *N,N*-bis(carboxymethyl)-, sodium salt
Acide *N,N*-bis(carboxyméthyl)aminé, sel sodique
- 18191-2 N-P Carbonic acid, dimethyl ester, polymer with 1,6-hexanediol, alkanol diamine, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 4,4'-methylenedicyclohexyl diisocyanate, 3-isocyanatomethyl-3,5,5-trimethyl-cyclohexyl isocyanate and 1,4-cyclohexanedimethanol
Carbonate de diméthyle polymérisé avec de l'hexane-1,6-diol, un diaminoalcool, de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque, du 4,4'-méthylènedicyclohexyle- diisocyanate, du 3-isocyanatométhyl-3,5,5-triméthyl-cyclohexyle-isocyanate et du cyclohexane-1,4-diméthanol
- 18193-4 N Polyolefin aryl amine
Polyoléfinearylamine
- 18194-5 N Alkylamide, *N*-(2-ethylhexyl)-
N-(2-Éthylhexyl)alkylamide
- 18195-6 N Amines, polyethylenepoly-, reaction products with isostearic acid and disubstituted methanal
Polyéthylènepolyamines, produits de la réaction avec l'acide isostéarique et du méthanal disubstitué
- 18196-7 N-P Fatty acids, tall-oil, polymers with benzoic acid, cyclohexane, 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trialkylsubstituted-, linoleic acid, octadecadienoic acid, pentaerythritol and phthalic anhydride
Acides gras de tallöl polymérisés avec de l'acide benzoïque, du 1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-trialkylcyclohexane-5 isocyanate, de l'acide linoléique, de l'acide octadécadiénoïque, du pentaérythrol et de l'anhydride phtalique
- 18197-8 N-P Hexanedioic acid, polymer with oxirane derivative, diisocyanatoalkane, 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,6-hexanediol, hydrazine, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, 5-isocyanato-1-(isocyanatomethyl)-1,3,3-trimethylcyclohexane, 4,4'-(1-methylethylidene)bisphenol and oxocarboxylic acid compd. with *N,N*-diethylethanamine
Acide hexanedioïque polymérisé avec un dérivé d'oxirane, un diisocyanate d'alcane, du néopentandiol, de l'hexane-1,6-diol, de l'hydrazine, de l'acide 2,2-bis(hydroxyméthyl)propanoïque, du 1-(isocyanatométhyl)-1,3,3-triméthylcyclohexane-5-isocyanate, du 4,4'-isopropylidènebisphénol et un acide oxocarboxylique, composé avec la *N,N*-diéthyléthanamine
- 18198-0 N-P Fatty acids, C₁₆₋₁₈ and C₁₈-unsatd., polymers with benzoic acid, substituted alkanoate, pentaerythritol, phthalic anhydride, polyethylene glycol mono-Me ether and 3a,4,7,7a-tetrahydro-1,3-isobenzofurandione
Acides gras, en C₁₆₋₁₈ et en C₁₈ insaturés, polymérisés avec de l'acide benzoïque, un alcanolate substitué, du pentaérythrol, de l'anhydride phtalique, de l'oxyde de polyéthylèneglycol et de méthyle et de la 3a,4,7,7a-tétrahydroisobenzofuran-1,3- dione
- 18199-1 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, 2-hydroxyethyl ester, polymer with ethenylbenzene, substituted alkyl methacrylate and 2-propenoic acid, ester with 2,3-dihydroxypropyl neodecanoate, *tert*-Bu peroxide-initiated
Méthacrylate de 2-hydroxyéthyle polymérisé avec du styrène, du méthacrylate d'alkyle substitué et de l'acide acrylique, ester avec du néodécanoate de 2,3 dihydroxypropyle, amorcé avec du peroxyde de *tert*-butyle
- 18200-2 N-P 2-Propenoic acid, polymer with *N*-(hydroxymethyl)-2-propenamide and alkyl-2-propenoate, sodium salt, peroxydisulfuric acid ([HO)S(O)2]2O2 ammonium salt (1:2)-initiated
Acide acrylique polymérisé avec du *N*-(hydroxyméthyl)acrylamide et de l'acrylate d'alkyle, sel sodique, amorcé avec du peroxydisulfate ([HO)S(O)2]2O2 de diammonium

18201-3 N-P 2-Propenoic acid, polymer with ethyl 2-propenoate, compd. with aminoalkylalcanol
Acide acrylique polymérisé avec de l'acrylate d'éthyle, composé avec un aminoalkylalcanol

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues and objectives

The purpose of the *Order 2010-87-09-02 Amending the Domestic Substances List* and the *Order 2010-105-09-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter collectively referred to as “the orders”), made under subsections 87(1) and (5), and 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, is to add 21 substances and 1 living organism to the *Domestic Substances List*. Since a substance cannot appear on both the *Domestic Substances List* and the *Non-domestic Substances List*, an order to remove the name of five substances from the *Non-domestic Substances List* is being made.

Description and rationale

The Domestic Substances List

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires that the Minister of the Environment maintain a list of substances, to be known as the “*Domestic Substances List*,” which specifies all substances that, in the case of chemicals or polymers, “the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year; or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada.”

Subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires that the Minister list on the *Domestic Substances List* “any living organism if the Minister is satisfied that, between January 1, 1984 and December 31, 1986, the living organism (a) was manufactured in or imported into Canada by any person; and (b) entered or was released into the environment without being subject to conditions under this or any other Act of Parliament or of the legislature of a province.”

For the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the *Domestic Substances List* is the sole basis for determining whether a substance or living organism is “existing” or “new” to Canada. Substances or living organisms on the *Domestic Substances List*, except those identified with the indicator “S”, “S” or “P”,¹ are not subject to the requirements of sections 81

¹ Some substances listed on the *Domestic Substances List* with the indicator “S” or “S” may require notification in advance of their manufacture, import or use for a significant new activity. As well, substances with the indicator “P” require notification in advance of their manufacture or import if they are in a form that no longer meets the reduced regulatory requirement criteria as defined in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Question et objectifs

L'Arrêté 2010-87-09-02 modifiant la Liste intérieure et l'Arrêté 2010-105-09-01 modifiant la Liste intérieure (« les arrêtés », ci-après), pris en vertu des paragraphes 87(1) et (5) et 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* ont pour objet d'inscrire 21 substances et 1 organisme vivant sur la *Liste intérieure*. Puisqu'une substance ne peut être inscrite sur la *Liste intérieure* et la *Liste extérieure* en même temps, un arrêté en vue de radier cinq substances de la *Liste extérieure* est pris.

Description et justification

La Liste intérieure

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* stipule que le ministre de l'Environnement doit tenir à jour une liste, dite la « *Liste intérieure* », de toutes les substances — substances chimiques ou polymères — « qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en une quantité d'au moins 100 kg au cours d'une année civile, b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada. »

Le paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* stipule que le ministre de l'Environnement doit aussi tenir à jour la *Liste intérieure* en y inscrivant « tout organisme vivant s'il estime qu'entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, l'organisme vivant, a) d'une part, a été fabriqué ou importé au Canada par une personne; b) d'autre part, a pénétré dans l'environnement ou y a été rejeté sans être assujéti à des conditions fixées aux termes de la présente loi, de toute autre loi fédérale ou d'une loi provinciale. »

Pour l'application de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la *Liste intérieure* est la seule source qui permet de déterminer si une substance ou un organisme vivant est « existant » ou « nouveau » au Canada. Les substances ou organismes vivants qui sont inscrits sur la *Liste intérieure*, exception faite de ceux portant la mention « S », « S' » ou « P »¹, ne sont

¹ Certaines substances inscrites sur la *Liste intérieure* portant la mention « S » ou « S' » pourraient nécessiter une déclaration avant leur fabrication, leur importation ou leur utilisation pour une nouvelle activité. De plus, les substances portant la mention « P » nécessitent une déclaration avant leur fabrication ou leur importation, si elles sont sous une forme qui ne satisfait plus les critères des exigences réglementaires réduites tels qu'ils sont décrits par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*.

and 106 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* or of their Regulations, namely the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)* made under sections 89 and 114 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Substances or living organisms that are not on the *Domestic Substances List* will require notification and assessment as prescribed by those Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The *Domestic Substances List* was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994. However, the *Domestic Substances List* is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions or corrections that are published in the *Canada Gazette*. The *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 4, 2001, establishes the structure of the List, whereby substances or living organisms are listed by categories based on certain criteria.²

The Non-domestic Substances List

The United States Toxic Substances Control Act Inventory has been chosen as the basis for the *Non-domestic Substances List*. On a semi-annual basis, the *Non-domestic Substances List* is updated based on amendments to the American inventory. The *Non-domestic Substances List* only applies to substances that are chemicals and polymers. Substances added to the *Non-domestic Substances List* remain subject to notification and scientific assessment as new substances in Canada when manufactured or imported quantities exceed 1 000 kg per year, in order to protect the environment and human health. However, they are subject to fewer information requirements.

Additions to the Domestic Substances List

Subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the Minister of the Environment to add a chemical or a polymer to the *Domestic Substances List* within 120 days after the following conditions are met: “(a) the Minister has been provided with information in respect of the substance under section 81 or 82 and any additional information or test results required under subsection 84(1); (b) the Ministers are satisfied that the substance has been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of (i) 1 000 kg in any calendar year, (ii) an accumulated total of 5 000 kg, or (iii) the quantity prescribed for the purposes of this section; and (c) the period for assessing the information under section 83 has expired; and (d) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.”

Subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the Minister to add a chemical or a polymer to the *Domestic Substances List* within 120 days after the following conditions are met: “(a) the Minister has been provided with any information in respect of the substance under subsections 81(1) to (13) or section 82, any additional information or test results required under subsection 84(1), and any other prescribed information; (b) the period for assessing the information under

pas assujettis aux exigences des articles 81 et 106 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* ou de leurs règlements, soit le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)* pris en vertu des articles 89 et 114 de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*. Les substances ou organismes vivants non inscrits sur la *Liste intérieure* doivent, conformément à la Loi, faire l’objet d’une déclaration et d’une évaluation tel qu’il est prévu par ces règlements, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La *Liste intérieure* a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994. Cependant, la *Liste intérieure* n’est pas statique et fait l’objet, lorsqu’il y a lieu, d’inscriptions, de radiations ou de corrections, qui sont publiées dans la *Gazette du Canada*. L’*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 4 juillet 2001, établit la structure de la Liste en établissant des catégories de substances ou d’organismes vivants et les critères de ceux-ci.²

La Liste extérieure

L’inventaire de la Toxic Substances Control Act des États-Unis a été retenu comme fondement pour la *Liste extérieure*. La *Liste extérieure* est mise à jour sur une base semestrielle à partir des modifications apportées à l’inventaire américain. La *Liste extérieure* ne s’applique qu’aux substances chimiques et aux polymères. Afin de protéger l’environnement et la santé humaine, les substances inscrites sur la *Liste extérieure* qui sont fabriquées ou importées en quantités supérieures à 1 000 kg par année demeurent soumises aux exigences de déclaration et d’évaluation scientifique à titre de substances nouvelles au Canada. Toutefois, les exigences en matière d’information les concernant sont moindres.

Inscriptions sur la Liste intérieure

Le paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* exige que le ministre de l’Environnement inscrive une substance chimique ou un polymère sur la *Liste intérieure* dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes : « a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des articles 81 ou 82, ainsi que les renseignements complémentaires ou les résultats d’essais exigés en vertu du paragraphe 84(1); b) les ministres sont convaincus qu’elle a été fabriquée ou importée par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure, selon le cas, à : (i) 1 000 kg au cours d’une année civile, (ii) un total de 5 000 kg, (iii) la quantité fixée par règlement pour l’application de cet article; c) le délai d’évaluation prévu à l’article 83 est expiré; d) la substance n’est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l’alinéa 84(1)a. »

Le paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* exige que le ministre inscrive une substance chimique ou un polymère sur la *Liste intérieure* dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes : « a) il a reçu des renseignements concernant la substance en application des paragraphes 81(1) à (13) ou de l’article 82, les renseignements complémentaires ou les résultats d’essais exigés en vertu du paragraphe 84(1), ainsi que tout autre renseignement

² For more information, please visit www.gazette.gc.ca/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf.

² Pour plus d’information, veuillez visiter : www.gazette.gc.ca/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf.

section 83 has expired; and (c) no conditions specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remain in effect.”

As 21 substances met the criteria under subsection 87(1) or (5) and 1 living organism met the criteria under subsection 105(1), the orders add them to the *Domestic Substances List*.

Publication of masked names

Section 88 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires the use of a masked name where the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information in contravention of section 314 of that Act. The procedure to be followed for creating such a name is set out in the *Masked Name Regulations*. The *Order 2010-87-09-02* adds 15 masked names to the *Domestic Substances List*. Despite section 88, the identity of these substances may be disclosed by the Minister in accordance with sections 315 or 316 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Persons that wish to determine if a substance is listed on the confidential portion of the *Domestic Substances List* must file a Notice of *Bona Fide* intent to manufacture or import with the New Substances program.

Deletions from the Non-domestic Substances List

Substances added to the *Domestic Substances List*, if they appear on the *Non-domestic Substances List*, shall be deleted from that List as indicated under subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Five substances that are being added to the *Domestic Substances List* are present on the *Non-domestic Substances List*, and would therefore be deleted.

Alternatives

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* sets out a process for updating the *Domestic Substances List* in accordance with strict timelines. Since the 21 substances and the living organism covered by the Orders met the criteria for addition to that List, no alternative to their addition has been considered.

Similarly, there is no alternative to the proposed *Non-domestic Substances List* corrections, since substances' names cannot be on both the *Domestic Substances List* and the *Non-domestic Substances List*.

Benefits and costs

Benefits

The amendment of the *Domestic Substances List* will benefit the public and governments by identifying additional substances and a living organism that are in commerce in Canada, and will also benefit industry by exempting them from all assessment and reporting requirements under sections 81 and 106 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the orders.

réglementaire; b) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré; c) la substance n'est plus assujettie aux conditions précisées au titre de l'alinéa 84(1)a). »

Étant donné que 21 substances répondent aux critères du paragraphe 87(1) ou (5) et que 1 organisme vivant répond aux critères du paragraphe 105(1), les arrêtés les inscrivent sur la *Liste intérieure*.

Publication des dénominations maquillées

L'article 88 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* exige la publication d'une dénomination maquillée dans les cas où la publication de la dénomination chimique ou biologique d'une substance aboutirait à la divulgation de renseignements commerciaux de nature confidentielle en violation de l'article 314 de cette loi. La procédure à suivre pour l'élaboration d'une dénomination maquillée est prescrite par le *Règlement sur les dénominations maquillées*. L'*Arrêté 2010-87-09-02* inscrit 15 dénominations maquillées à la *Liste intérieure*. Malgré l'article 88, l'identité d'une substance peut être divulguée par le ministre conformément aux articles 315 ou 316 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Les personnes réglementées qui veulent déterminer si une substance est inscrite à la partie confidentielle de la *Liste intérieure* doivent envoyer au Programme des substances nouvelles un avis d'intention véritable de fabriquer ou d'importer la substance.

Radiations de la Liste extérieure

Les substances inscrites sur la *Liste intérieure*, si elles figurent sur la *Liste extérieure*, sont radiées de cette dernière en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Cinq substances inscrites sur la *Liste intérieure* sont présentes sur la *Liste extérieure* et seront par conséquent radiées de cette liste.

Solutions envisagées

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* édicte le régime des mises à jour de la *Liste intérieure*, lequel comporte des échéanciers très stricts. Étant donné que les 21 substances et 1 organisme vivant visées par les arrêtés ont rempli les conditions pour l'inscription sur cette Liste, aucune solution autre que leur inscription n'a été envisagée.

Dans le même ordre d'idées, les corrections proposées à la *Liste extérieure* constitue la seule solution envisageable, puisqu'une substance ne peut être inscrite sur la *Liste intérieure* et la *Liste extérieure* en même temps.

Avantages et coûts

Avantages

La modification à la *Liste intérieure* entraînera des avantages pour le public et les gouvernements puisqu'elle identifiera les nouvelles substances et un organisme vivant qui sont commercialisés au Canada. L'industrie bénéficiera aussi de cette modification puisque ces substances et l'organisme vivant seront exemptés de toutes les exigences en matière d'évaluation et de déclaration prévues aux articles 81 et 106 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Coûts

Aucun coût différentiel associé à ces arrêtés ne sera encouru par le public, l'industrie ou les gouvernements.

Consultation

As the orders are administrative in nature and do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Implementation, enforcement and service standards

The *Domestic Substances List* identifies substances and living organisms that, for the purposes of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* and the *New Substances Notification Regulations (Organisms)*. Furthermore, as the orders only add 21 substances and 1 living organism to the *Domestic Substances List*, developing an implementation plan or a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

Contact

Mr. Mark Burgham
Acting Executive Director
Program Development and Engagement Division
Science and Risk Assessment Directorate
Science and Technology Branch
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Substances Management Information Line:
1-800-567-1999 (toll free in Canada)
819-953-7156 (outside of Canada)

Consultation

Étant donné que les arrêtés sont de nature administrative et qu'ils ne contiennent aucun renseignement pouvant faire l'objet de commentaire ou d'objection de la part du public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Mise en œuvre, application et normes de service

La *Liste intérieure* identifie, tel qu'il est requis par la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les substances ou organismes vivants qui ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* et du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)*. De plus, puisque les arrêtés ne font qu'inscrire 21 substances et 1 organisme vivant sur la *Liste intérieure*, il n'est pas nécessaire d'élaborer un plan de mise en œuvre, une stratégie de conformité ou des normes de service.

Personne-ressource

Monsieur Mark Burgham
Directeur exécutif intérimaire
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
Direction générale des sciences et de la technologie
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Ligne d'information de la gestion des substances :
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
819-953-7156 (à l'extérieur du Canada)

Registration
SOR/2010-186 August 19, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2010-105-09-01 Amending the Domestic Substances List

Whereas the Minister of the Environment is satisfied that the living organism referred to in the annexed Order was, between January 1, 1984 and December 31, 1986, manufactured in or imported into Canada by a person and entered or was released into the environment without being subject to conditions under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a or any other Act of Parliament or of the legislature of a province, meeting the requirements set out in subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2010-105-09-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, August 12, 2010

JIM PRENTICE
Minister of the Environment

ORDER 2010-105-09-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part 5 of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “*Organisms/Organismes*”:

Bacillus atrophaeus

COMING INTO FORCE

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1616, following SOR/2010-185.

Enregistrement
DORS/2010-186 Le 19 août 2010

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

Arrêté 2010-105-09-01 modifiant la Liste intérieure

Attendu que le ministre de l'Environnement estime que l'organisme vivant visé par l'arrêté ci-après a été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, fabriqué ou importé au Canada par une personne et a pénétré dans l'environnement ou y a été rejeté sans être assujéti à des conditions fixées aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, de toute autre loi fédérale ou d'une loi provinciale, et que les critères fixés au paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a sont ainsi remplis,

À ces causes, en vertu du paragraphe 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'Arrêté 2010-105-09-01 modifiant la Liste intérieure, ci-après.

Ottawa, le 12 août 2010

Le ministre de l'Environnement
JIM PRENTICE

ARRÊTÉ 2010-105-09-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATION

1. La partie 5 de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, sous l'intertitre « *Organisms/Organismes* », selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Bacillus atrophaeus

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la page 1616, à la suite du DORS/2010-185.

^a S.C. 1999, c. 33
¹ SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
¹ DORS/94-311

Registration
SOR/2010-187 August 19, 2010

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE ACT

Commissioner's Standing Orders Repealing the Rules Respecting the Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements

The Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police, pursuant to subsections 21(2)^a and 31(1)^b of the *Royal Canadian Mounted Police Act*^c, hereby makes the annexed *Commissioner's Standing Orders repealing the Rules respecting the Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements* in the Royal Canadian Mounted Police.

Ottawa, August 17, 2010

WILLIAM J. S. ELLIOTT
*Commissioner of the
Royal Canadian Mounted Police*

COMMISSIONER'S STANDING ORDERS REPEALING THE COMMISSIONER'S STANDING ORDERS (DISPUTE RESOLUTION PROCESS FOR PROMOTIONS AND JOB REQUIREMENTS)

REPEAL

1. The *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

2. These Standing Orders come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Standing Orders.)

Issue and objectives

The Commissioner's Standing Orders repeal the *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)*. The *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)* were created in 2000 to provide a one-level internal review process for promotions and job requirements for RCMP members. The main objective for these Commissioner's Standing Orders was to offer a more effective and expeditious redress process to RCMP members. The RCMP grievance process, as revised in 2003, has addressed the problems identified

^a R.S., c. 8 (2nd Supp.), s. 12

^b R.S., c. 8 (2nd Supp.), s. 16

^c R.S., c. R-10

¹ SOR/2000-141

Enregistrement
DORS/2010-187 Le 19 août 2010

LOI SUR LA GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

Consignes du commissaire abrogeant les Consignes du commissaire concernant le règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes

En vertu des paragraphes 21(2)^a et 31(1)^b de la *Loi sur la Gendarmerie royale du Canada*^c, le commissaire de la Gendarmerie royale du Canada établit les *Consignes du commissaire abrogeant les Consignes du commissaire concernant le règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes de la Gendarmerie Royale du Canada*, ci-après.

Ottawa, le 17 août 2010

*Le commissaire de la
Gendarmerie Royale du Canada*
WILLIAM J. S. ELLIOTT

CONSIGNES DU COMMISSAIRE ABROGEANT LES CONSIGNES DU COMMISSAIRE (RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS EN MATIÈRE DE PROMOTIONS ET D'EXIGENCES DE POSTES)

ABROGATION

1. Les *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)*¹ sont abrogées.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Les présentes consignes entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Consignes.)

Question et objectifs

Les présentes consignes du Commissaire visent l'abrogation des *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)*. Les *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)* ont été créées en 2000 afin de fournir un mécanisme de résolution des questions de promotions et d'exigences de postes prévoyant un seul niveau de révision interne pour les membres de la GRC. Ces consignes avaient pour objectif principal de créer un processus plus efficace et rapide pour les membres de la GRC. Le processus de grief de la GRC, qui a fait

^a L.R., ch. 8 (2^e suppl.), art. 12

^b L.R., ch. 8 (2^e suppl.), art. 16

^c L.R., ch. R-10

¹ DORS/2000-141

in 2000 and the *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)* are no longer serving the purpose for which they were created and should therefore be repealed.

Description and rationale

In the late nineties, the process for promotions and job requirements for RCMP members changed, which resulted in a significant increase in grievances. The RCMP grievance process in effect at that time was found to be cumbersome and ineffective in resolving issues of promotions and job requirements. The *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)* were created to provide a one-level internal review process for promotions and job requirements. The main objective of these Commissioner's Standing Orders was to offer a more effective and expeditious redress process to RCMP members.

In May 2003, the *Commissioner's Standing Orders (Grievances)* came into effect following an extensive review of the grievance process. Amongst other things, this new process offered a more effective mechanism to expedite the resolution of employment issues as well as eliminating Grievance Advisory Boards.

Consultation

On January 18, 2010, the RCMP determined that the *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)* should be repealed. RCMP members are not unionized; however, the Staff Relations Representative Program, which represents the interests of RCMP members, was consulted on this proposal and this program fully agrees that the *Commissioner's Standing Orders (Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements)* should be repealed.

Contact

Karyne Desjardins
RCMP Regulatory Coordinator
Professional Standards and External Review Directorate
73 Leikin Drive, Building M5, 3rd Floor, Room 101G
Ottawa, Ontario
K1A 0R2
Telephone: 613-843-6087
Fax: 613-825-4689
Email: karyne.desjardins@rcmp-grc.gc.ca

l'objet d'une révision en 2003, a traité les problèmes identifiées en 2000 et les *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)* n'ont plus d'utilité et devraient donc être abrogées.

Description et justification

À la fin des années quatre-vingt dix, le processus de promotion et d'exigences de postes pour les membres de la GRC fut modifié, ce qui a eu pour effet d'augmenter de façon significative le nombre de griefs. Or, le processus de grief en vigueur à ce moment là s'est avéré encombrant et inefficace pour résoudre les questions de promotions et d'exigences de postes. Les *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)* ont donc été créées afin de fournir un mécanisme de résolution des questions de promotions et d'exigences de postes prévoyant un seul niveau de révision interne. Ces consignes avaient pour objectif principal de créer un processus plus efficace et rapide pour les membres de la GRC.

En mai 2003, après une révision exhaustive du processus de grief, les *Consignes du Commissaire (Griefs)* sont entrées en vigueur. Ce nouveau processus visait à inclure, entre autre, une phase de résolution rapide permettant de régler plus rapidement les questions reliées à l'emploi ainsi que l'élimination des comités consultatifs sur les griefs.

Consultation

Le 18 janvier 2010, la GRC a déterminé que les *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)* devaient être abrogées. Les membres de la GRC ne sont pas syndiqués. Toutefois, le Programme des Relations Fonctionnelles, qui représente les intérêts des membres de la GRC, a été consulté sur cette proposition. Le Programme des Relations Fonctionnelles appuie entièrement l'abrogation des *Consignes du commissaire (règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes)*.

Personne-ressource

Karyne Desjardins
Coordonnatrice de la réglementation pour la GRC
Direction des normes professionnelles et des examens externes
73, promenade Leikin, Édifice M5, 3^e étage, Pièce 101G
Ottawa (Ontario)
K1A 0R2
Téléphone : 613-843-6087
Télécopieur : 613-825-4689
Courriel : karyne.desjardins@rcmp-grc.gc.ca

Registration
SOR/2010-188 August 20, 2010

CANADA STUDENT FINANCIAL ASSISTANCE ACT

Regulations Amending the Canada Student Financial Assistance Regulations

P.C. 2010-1079 August 20, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development, pursuant to subsection 2(2)^a and paragraph 15(1)(a) of the *Canada Student Financial Assistance Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Student Financial Assistance Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA STUDENT FINANCIAL ASSISTANCE REGULATIONS

AMENDMENT

1. The definition “student loan” in subsection 2(1) of the *Canada Student Financial Assistance Regulations*¹ is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a), by adding “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):

(c) in section 13 of the Act, where it means a direct loan only. (*prêt d'études*)

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Executive summary

Issue: The current method of calculating the amount of outstanding student loans does not accurately reflect the Government of Canada's liability for these loans. As currently calculated, the legislated ceiling of \$15 billion in outstanding student loans, as specified in section 13 of the *Canada Student Financial Assistance Act* (the Act), is expected to be reached in September 2010. If the limit were to be reached, the Government of Canada would no longer have the legal authority to disburse student loans to eligible students attending post-secondary education.

Enregistrement
DORS/2010-188 Le 20 août 2010

LOI FÉDÉRALE SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX ÉTUDIANTS

Règlement modifiant le Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants

C.P. 2010-1079 Le 20 août 2010

Sur recommandation de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et en vertu du paragraphe 2(2)^a et de l'alinéa 15(1)a) de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT FÉDÉRAL SUR L'AIDE FINANCIÈRE AUX ÉTUDIANTS

MODIFICATION

1. La définition de « prêt d'études », au paragraphe 2(1) du *Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants*¹, est modifiée par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :

c) à l'article 13 de la Loi, où il ne s'entend que d'un prêt direct. (*student loan*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Question : La méthode utilisée actuellement pour calculer les prêts d'études impayés ne reflète pas la véritable responsabilité du gouvernement du Canada à l'égard de ces prêts. Selon la méthode de calcul actuelle, le plafond statutaire de 15 milliards de dollars en prêts d'études impayés, prévue à l'article 13 de la *Loi fédérale sur l'aide financière aux étudiants* (la Loi), devrait être atteint en septembre 2010. Si cette limite était atteinte, le gouvernement du Canada ne serait plus légalement autorisé à offrir des prêts d'études aux étudiants admissibles de niveau postsecondaire.

^a S.C. 2008, c. 28, s. 101(1)

^b S.C. 1994, c. 28

¹ SOR/95-329

^a L.C. 2008, ch. 28, par. 101(1)

^b L.C. 1994, ch. 28

¹ DORS/95-329

Description: To address this issue, an amendment to the *Canada Student Financial Assistance Regulations* (the Regulations) has been made. Under section 2 of the Regulations, both direct loans (loans issued directly by the government after 2000) and risk-shared loans (loans issued by financial institutions between 1995 and 2000) are included in the definition of “student loans”. The amendment adds an exception to section 2 so that, for the purposes of section 13 of the Act only, the reference to “student loans” applies only to direct loans. Since nearly all of the risks associated with risk-shared loans are held by private lenders, exclusion of outstanding risk-shared loans from the calculation of outstanding student loans under section 13 of the Act more accurately reflects the loans for which the Government is directly liable. This also increases the aggregate amount of student loans still available to be disbursed by the Government of Canada based on the outstanding student loan limit set out in the Act.

It is proposed that the regulatory amendment be followed by a longer-term solution, which could include legislation.

Cost-benefit statement: The full extent of the benefits to each potential student that will be affected as a result of this regulatory change is difficult to quantify. The amendment ensures that in the fall of 2010 all current and new post-secondary students with financial need are able to receive the financial assistance they require from the Government of Canada on time. Without the amendment, it is estimated that there would have been a shortfall this September of approximately \$300 million in loans to students, based on historical funding levels. This could have affected approximately 50 000 students. By disbursing the \$300 million on time (instead of delaying the payment until later in the school year when the portfolio is under the \$15-billion limit or an alternative solution is implemented), the government will incur a borrowing cost of \$2.5 million. However, in comparison to the possible negative consequences of 50 000 students having their post-secondary education affected, this cost is small.

It should be noted that this amendment does not impact the forecasted reference levels for the Canada Student Loans Program (CSLP) as these disbursements have already been included in the department’s main estimates and annual reference levels. The \$2.5 million in borrowing costs that will be incurred were anticipated as a normal cost of financing the Canada Student Loans Program and were included in the Main Estimates 2010–11.

Business and consumer impacts: Had this amendment not been made, the economic and social implications for those who would have been unable to pursue post-secondary education as a result could have been quite significant. Some students might have had to acquire private student loan funding to meet their needs and thus pay more interest, which could lead to higher long-term debt. However, since many of these students have high financial need, they might have had to abandon post-secondary education altogether because they would not have had the collateral to be able to obtain a private line of credit.

Description : Pour remédier à ce problème, une modification au *Règlement fédéral sur l’aide financière aux étudiants* (le Règlement) a été préparée. Selon l’article 2 du Règlement, la définition de « prêt d’études » comprend les prêts directs (prêts accordés directement par le gouvernement après 2000) et les prêts à risque partagé (prêts accordés par une institution financière entre 1995 et 2000). La modification ajoute à l’article 2 une exception qui fait en sorte que, aux fins d’interprétation de l’article 13 de la Loi uniquement, seuls les prêts directs sont considérés comme des prêts d’études. Étant donné que presque tous les risques associés à un prêt à risque partagé sont assumés par les prêteurs privés, exclure les prêts à risque partagé du calcul de la limite de prêts d’études impayés prévue à l’article 13 de la Loi permet de décrire plus exactement les prêts pour lesquels le gouvernement est directement responsable. Cette exception permet également au gouvernement du Canada d’augmenter le montant de prêts d’études qu’il peut accorder tout en respectant la limite de prêts impayés établie dans la Loi.

Il est proposé que l’adoption de la modification réglementaire soit suivie d’une solution à plus long terme, par exemple une loi.

Énoncé des coûts et avantages : La pleine portée des avantages pour les étudiants qui seront touchés par cette modification réglementaire est difficile à évaluer. La modification garantit qu’à l’automne 2010, le gouvernement du Canada pourra offrir à temps l’aide financière nécessaire à tous les étudiants qui commenceront ou continueront des études post-secondaires et qui ont des besoins financiers. Si la modification n’avait pas été adoptée, les prêts accordés auraient probablement diminué d’environ 300 millions de dollars en septembre, si l’on se fonde sur les données antérieures, et près de 50 000 étudiants auraient pu être touchés. Pour accorder 300 millions de dollars rapidement (plutôt que de remettre le paiement à plus tard dans l’année scolaire en attendant que le montant total retombe sous la limite de 15 milliards de dollars ou qu’une autre solution soit adoptée), le gouvernement devra déboursier des frais d’emprunt de 2,5 millions de dollars. Toutefois, ce coût est faible si l’on le compare aux conséquences négatives qui auraient pu se produire si 50 000 étudiants avaient vu leurs études postsecondaires chamboulées.

Mentionnons que ce changement n’a aucune incidence sur le niveau de référence prévu pour le Programme canadien de prêt aux étudiants (PCPE), car ces versements sont déjà compris dans le budget principal des dépenses et les niveaux de référence annuels du Ministère. Les coûts d’emprunts encourus de 2,5 millions de dollars étaient prévus comme étant des coûts normaux de financement du Programme canadien de prêt aux étudiants et furent inclus dans le Budget principal des dépenses de 2010-2011.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Si cette modification n’avait pas été apportée, les conséquences économiques et sociales pour les personnes qui auraient été incapables de poursuivre leurs études postsecondaires auraient pu être assez importantes. Certains étudiants auraient pu devoir faire appel à des institutions financières privées pour obtenir les prêts d’études dont ils ont besoin et auraient donc payé plus d’intérêt, augmentant ainsi leur dette à long terme. Cependant, puisque beaucoup de ces étudiants ont d’importants besoins financiers, ils auraient pu être contraints à abandonner complètement leurs études postsecondaires, n’ayant pas la sûreté accessoire nécessaire pour obtenir une ligne de crédit au privé.

Domestic and international coordination and cooperation:

Participating provincial and territorial jurisdictions have consistently been supportive of the federal role in providing financial support to students in post-secondary education. Without the amendment, the jurisdictions may have felt pressure to expand their student financial assistance programs to compensate for the shortfall in federal student loans. There have been no international impacts as a result of the regulatory amendment.

Performance measurement and evaluation plan: The Canada Student Loans Program will continue to monitor all outstanding student loan portfolios (guaranteed, risk-shared and direct) consistent with its current processes.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

Les gouvernements provinciaux et territoriaux participants ont toujours soutenu le gouvernement fédéral pour ce qui est de l'aide financière aux étudiants du niveau postsecondaire. Sans la modification, ces gouvernements auraient pu se sentir contraints à élargir leurs programmes d'aide financière aux étudiants, afin de compenser la baisse des prêts provenant du gouvernement fédéral. La modification réglementaire n'a eu aucune incidence à l'étranger.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : Le Programme canadien de prêts aux étudiants continuera de surveiller tous les prêts d'études impayés (garantis, à risque partagé et directs), conformément à ses procédures habituelles.

Issue

The current method of calculating the amount of outstanding student loans as outlined in the Act and the Regulations does not accurately reflect the Government of Canada's level of liability. By including both the risk-shared and direct loans in this amount, it is anticipated that the outstanding aggregate student loan legislated ceiling of \$15 billion (i.e., the statutory limit specified in section 13 of the Act) would have been reached in September of 2010. If the limit were to have been reached, the Canada Student Loans Program (CSLP), which administers federal student loans for the Government of Canada, would no longer have had the legal authority to disburse student loans to eligible students attending post-secondary education.

Objectives

The objective of this amendment was to modify the definition of "student loan" in the Regulations in order to more accurately represent the Government of Canada's level of liability by excluding all risk-shared loans from the calculation of aggregate outstanding student loans. By excluding risk-shared loans, the definition with respect to the amount of outstanding student loans more accurately reflects the Government's direct financial exposure. The risk-shared loans are fundamentally different in that they are owned by financial institutions and do not present a material financial risk to the Government. Their exclusion from the calculation decreased the total aggregate outstanding student loans by approximately \$1.944 billion, and has ensured that the federal government is able to provide Canada Student Loans this fall, as expected by students, stakeholders, and provincial partners, congruent with the level of loans that have historically been provided to students through the Program.

Description

Under the risk-shared loan regime, which was in place from academic year 1995-96 to 1999-2000, agreements were established whereby student loans were disbursed by participating financial institutions on behalf of the Government of Canada. In return, the financial institutions were paid a "risk premium" of 5% for all of the loans that went into repayment each year. As these loans have not been disbursed since 2000, the number of students still in post-secondary education with risk-shared loans is small. In 2008-09 the government paid \$0.7 million in risk premiums, with this amount declining annually. In receiving this premium, these institutions assumed the responsibility for the

Question

La méthode que prévoient actuellement la Loi et le Règlement pour calculer les prêts d'études impayés ne reflète pas adéquatement le degré de responsabilité du gouvernement du Canada. Si l'on inclut les prêts à risque partagé et les prêts directs dans le montant calculé, le plafond statutaire de prêts impayés de 15 milliards de dollars (c'est-à-dire la limite établie dans l'article 13 de la Loi) serait atteint en septembre 2010. Si cette limite était atteinte, le Programme canadien de prêts aux étudiants (PCPE), qui gère les prêts d'études fédéraux pour le gouvernement du Canada, n'aurait plus l'autorisation légale d'accorder des prêts d'études aux étudiants admissibles de niveau postsecondaire.

Objectifs

L'objectif de cette modification était de modifier la définition de « prêt d'études » prévue dans le Règlement afin qu'elle s'harmonise davantage avec le véritable degré de responsabilité du gouvernement du Canada. Ainsi, selon la modification, les prêts à risque partagé ne sont pas pris en compte dans le calcul du montant total de prêts d'études impayés. En excluant ce type de prêts du montant total des prêts d'études impayés, on reflète plus adéquatement la responsabilité financière directe du gouvernement. Les prêts à risque partagé sont particuliers en ce sens qu'ils sont accordés par les institutions financières et qu'ils ne constituent donc pas un risque financier important pour le gouvernement. Leur exclusion du calcul a permis de réduire le montant total de prêts d'études impayés d'environ 1,944 milliard de dollars, permettant ainsi au gouvernement fédéral de fournir de l'aide financière aux étudiants cet automne, comme s'y attendent les étudiants, les intervenants et les partenaires provinciaux, une aide dont le montant s'apparentera à celui qui a été déboursé aux cours des dernières années.

Description

Dans le cadre du régime de prêts à risque partagé, en vigueur entre les années scolaires 1995-1996 et 1999-2000, les accords établis énonçaient que les prêts étudiants étaient accordés par les institutions financières au nom du gouvernement du Canada. En retour, les institutions financières recevaient une « prime de risque » correspondant à cinq pour cent de tous les prêts remboursés chaque année. Comme de tels prêts n'ont pas été accordés depuis 2000, le nombre d'étudiants de niveau postsecondaire profitant d'un prêt à risque partagé est peu élevé. En 2008-2009, le gouvernement a déboursé 0,7 millions de dollars en primes de risque, un montant qui diminue annuellement. En recevant cette prime,

servicing and collection of these loans, and for most of the losses arising out of student loan defaults.

As an exception to this rule, each year, the financial institutions can sell to the Government a small portion of risk-shared loans that have been in default for more than one year; these loans are referred to as “put-back” loans in CSLP financial statements. The Government purchases put-back loans at a very low cost, and can subsequently pursue collection activities in order to recover these debts. Since these loans are purchased at a low cost, the recoveries have historically been substantially higher than the amount the Government has paid to the financial institutions. For example, in 2008–09, the Government paid \$3.8 million to purchase put-back loans from financial institutions, whereas the recovery on put-back loans in the same year was approximately \$13.1 million. Over a five-year period between 2004–05 and 2008–09, total payments to financial institutions were \$20.8 million against total recoveries of \$65.2 million.

Beginning in the 2000–01 academic year, the direct lending regime replaced the risk-shared loan regime and no risk-shared loans have since been issued. Under the direct lending regime, student loans are disbursed, serviced, and collected directly by the Government of Canada. Overall, as risk-shared loans have not been disbursed since 2000, the risk-shared portfolio is declining and is expected to have a value of under \$100 million by 2017. As the Government of Canada has such a limited exposure to liability regarding risk-shared loans, the exclusion of these loans from the calculation of outstanding student loans allowed under section 13 of the Act provides for a more accurate reflection of the government’s liability level.

The regulatory amendment changed the definition of “student loans” in section 2 of the Regulations. Previously, both direct loans and risk-shared loans were included in the definition of “student loans”. For the purposes of section 13 of the Act only, this amendment excludes risk-shared loans from the definition. This was done by adding an exception under the definition of student loans in section 2 of the Regulations to include only direct loans. This specific change, which applies only to the \$15-billion loan limit established under section 13 of the Act, does not impact the regular internal government administration, monitoring, reporting and accounting requirements with respect to risk-shared loans.

This change increases the aggregate amount of student loans still available as per section 13 of the Act, as risk-shared loans are no longer included in the calculation of outstanding student loans.

Without this amendment, student loan funding would have been delayed as further disbursements of student loans could only be made as repayments are received from other student loans. By making this change, the definition of student loans more accurately reflects the liability of the Government of Canada, and students are able to receive the funding they require this fall on time. This takes into consideration that direct loans are financed directly by the Government and risk-shared loans were financed and are currently held by private financial institutions under agreements with the Government. By implementing this change in

les institutions acceptaient la responsabilité d’offrir et de récupérer les prêts, ainsi que d’assumer la plupart des pertes découlant des prêts d’études en défaut.

Il existe toutefois une exception à cette règle. En effet, chaque année, les institutions financières peuvent vendre au gouvernement une petite partie des prêts à risque partagé en défaut depuis plus d’un an. Cette opération se nomme « reprise » dans les états financiers du PCPE. Lors d’une reprise, le gouvernement rachète les prêts à un prix très bas et peut par la suite continuer les activités de récupération des prêts pour annuler cette dette. Puisque ces prêts sont rachetés à bas prix, le montant récupéré est en général considérablement supérieur au prix déboursé par le gouvernement aux institutions financières. Par exemple, en 2008-2009, le gouvernement a versé aux institutions financières 3,8 millions de dollars en reprise de prêts, mais a récupéré environ 13,1 millions de dollars pour ces prêts. Sur la période de cinq ans allant de 2004-2005 à 2008-2009, le gouvernement a payé 20,8 millions de dollars aux institutions financières, mais a récupéré un total de 65,2 millions de dollars.

Instauré durant l’année scolaire 2000-2001, le régime de financement direct est venu remplacer le régime de prêts à risque partagé, et aucun prêt à risque partagé n’a été accordé depuis. Dans le cadre de ce nouveau régime, les prêts d’études sont accordés, versés et récupérés directement par le gouvernement du Canada. Étant donné qu’aucun prêt à risque partagé n’a été accordé depuis 2000, le portefeuille global de ces prêts diminue et devrait passer sous les 100 millions de dollars d’ici 2017. Comme la responsabilité du gouvernement du Canada à l’égard des prêts à risque partagé est si limitée, l’exclusion de ce type de prêts du montant total des prêts d’études impayés permis par l’article 13 de la Loi permet de mieux refléter le véritable degré de responsabilité du gouvernement.

La modification réglementaire vient changer la définition de « prêts d’études » établie dans l’article 2 du Règlement. Auparavant, cette définition tenait compte tant des prêts directs que des prêts à risque partagé. Aux fins d’interprétation de l’article 13 de la Loi uniquement, la modification exclut les prêts à risque partagé de cette définition. La modification consiste en une exception ajoutée à la définition de « prêts d’études » établie dans l’article 2 du Règlement pour inclure uniquement les prêts directs. Cette modification particulière, qui s’applique uniquement à la limite de prêts de 15 milliards de dollars prévue à la section 13 de la Loi, ne touche pas aux autres exigences internes propres au gouvernement en matière d’administration, de surveillance, de production de rapports et de comptabilité en ce qui a trait aux prêts à risque partagés.

Ce changement permet d’augmenter le montant total des prêts d’études encore disponibles établi à l’article 13 de la Loi, car les prêts à risque partagé ne sont plus inclus dans le calcul des prêts d’études impayés.

Sans cette modification, le financement des prêts d’études serait retardé, car il n’aurait été possible d’en verser de nouveaux qu’après avoir reçu le remboursement d’autres prêts d’études. Ce changement fait en sorte, d’une part, que la définition de prêt d’études reflète plus précisément l’engagement du gouvernement du Canada et, d’autre part, que les étudiants recevront à temps le financement dont ils ont besoin cet automne. On a pris en considération le fait que les prêts directs sont financés directement par le gouvernement du Canada et que les prêts à risque partagé, l’étaient par des établissements financiers privés qui en sont

methodology, there are no negative impacts associated, as the CSLP will continue to monitor, administer and remain accountable for its risk-shared loans as per internal government requirements.

Regulatory and non-regulatory options considered

The options explored include:

1. Status quo

Maintaining the status quo would have meant that the program would be operating within the ceiling Parliament assigned in legislation and costs would be restrained to that limit, based on the current interpretation of “outstanding student loans”. However, approximately 50 000 qualifying students would not have received any assistance from the federal government once the limit had been reached. Educational and student stakeholders, as well as the general public, would have had major concerns. Opportunity costs to students and society from this reduced investment in post-secondary education could have been significant.

2. Legislative change

Although a legislative change could eliminate the requirement for a regulatory change and address the issue, it would likely not have been completed in time to ensure that all qualifying students would receive the assistance they required and expected this September.

3. Rationing (i.e. reducing weekly level of loan assistance that the CSLP currently provides to each qualifying student)

By rationing financial assistance to students the program would be operating within the ceiling Parliament assigned in legislation and disbursements would be restrained to that limit, based on what is currently included in the calculation of outstanding student loans.

However, rationing would not address the issue of accurately reflecting the Government of Canada’s liability regarding student loans. Furthermore, approximately 400 000 students would receive funding levels lower than what they need as determined through the established needs assessment process that is administered by the participating provincial and territorial jurisdictions on behalf of the federal government. These funding levels would not be sufficient to address the financial need of each student and could result in students abandoning post-secondary education. Also, there is a high likelihood educational and student stakeholders, as well as the general public, would express major concerns.

4. Regulatory change

The regulatory change that more accurately represents the Government of Canada’s liability level was completed expeditiously, and allows for the disbursement of the required level of student loan funding in the fall of 2010.

Benefits and costs

Costs

If this amendment had not been made, it is estimated that there would have been a shortfall this September of approximately \$300 million in loans to students (based on historical funding levels), which could have affected approximately 50 000 students.

actuellement les créanciers en vertu de contrats avec le gouvernement. Aucune répercussion négative n’est associée à ce changement de méthodologie, car c’est le PCPE qui continuera de surveiller et d’administrer ces prêts à risque partagé selon les exigences du gouvernement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Voici les options qui ont été étudiées :

1. Statu quo

Ne rien changer aurait fait en sorte que le programme fonctionnerait selon le plafond établi par le Parlement dans la Loi et donc que les coûts s’inscriraient uniquement dans cette limite, conformément à l’interprétation actuelle de « prêts d’études impayés ». Cependant, quelques 50 000 étudiants admissibles ne recevraient aucune aide du gouvernement fédéral une fois la limite atteinte. Le monde de l’éducation et le milieu étudiant, de même que le grand public, auraient exprimé de vives inquiétudes. Les coûts de renonciation pour les étudiants et la société découlant de la réduction de l’investissement dans les études postsecondaires seraient importants.

2. Changement législatif

Un changement législatif aurait pu éliminer la nécessité de modifier le Règlement, mais il n’aurait pas pu être finalisé à temps pour permettre à tous les étudiants admissibles de recevoir l’aide dont ils ont besoin et à laquelle ils s’attendent pour septembre.

3. Rationnement (c’est-à-dire réduction du niveau hebdomadaire de l’aide que le PCPE fournit actuellement sous forme de prêt à chaque étudiant admissible)

Si l’on rationnait l’aide financière accordée aux étudiants, le programme fonctionnerait selon le plafond établi par le Parlement dans la Loi, et les versements ne pourraient pas dépasser cette limite, en tenant compte des éléments qui sont actuellement inclus dans le calcul des prêts d’études impayés.

De plus, le rationnement ne permettrait pas de refléter avec précision l’engagement du gouvernement du Canada à l’égard des prêts d’études. Quelque 400 000 étudiants recevraient un financement inférieur à celui dont ils ont besoin, tel qu’il est déterminé par le processus établi d’évaluation des besoins administré au nom du gouvernement fédéral par les provinces et les territoires participants. De tels niveaux de financement ne suffiraient pas à répondre aux besoins financiers de chaque étudiant et pourraient déboucher sur l’abandon des études postsecondaires. Enfin, il y a tout lieu de croire que le monde de l’éducation et le milieu étudiant, de même que le grand public, exprimeraient de vives inquiétudes.

4. Changement réglementaire

Le changement réglementaire qui représente le plus exactement l’engagement du gouvernement du Canada s’est effectué promptement. Il permet le versement du niveau de prêt d’études requis à l’automne 2010.

Avantages et coûts

Coûts

Il aurait manqué environ 300 millions de dollars de prêts d’études en septembre prochain (à la lumière des niveaux de financement passés), ce dont quelque 50 000 étudiants auraient pu souffrir. Ce changement réglementaire permet le versement des

This regulatory change enables the disbursement of these loans to students as scheduled. As these disbursements would merely have been delayed until sufficient repayments have been made, the cost to the government related to this amendment would only include the borrowing cost (interest). If the Government of Canada disburses the \$300 million on time (instead of delaying the payment until the portfolio is under the \$15 billion limit or a permanent solution is implemented), the government will incur a borrowing cost of \$2.5 million.

It should be noted that this amendment does not impact the forecasted reference levels for CSLP as these disbursements have already been included in the department's main estimates and annual reference levels. The \$2.5 million in borrowing costs that will be incurred were anticipated as a normal cost of financing the Canada Student Loans Program and were included in the Main Estimates 2010–11.

Benefits

The amendment ensures that all eligible post-secondary students continue to receive the financial support they require in order to attend post-secondary studies. Each year the CSLP provides approximately \$2.2 billion in loans to approximately 400 000 students. The federal government's student loans make it easier for Canadian students to obtain a post-secondary education, which opens doors to better job opportunities for these individuals. Post-secondary education is an investment in individual Canadians and Canadian society as a whole.

Cost-Benefit Statement		Total
A. Quantified Impacts \$		
Government of Canada	Costs	\$2.5 million
Net Benefits		(\$2.5 million)
B. Quantified Impacts in Non-\$ — e.g. Risk Assessment		
Students	Positive Impacts	50 000 students will receive the financial assistance on time this fall.
C. Qualitative Impacts		
<u>Positive impacts</u>		
<i>Students:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • The amendment helps many qualifying students in financial need this fall by ensuring they can receive the financial assistance they require in time to attend post-secondary education. • It also prevents them from otherwise <ul style="list-style-type: none"> ○ temporarily suspending their education; ○ turning to alternate sources of financing to pay for their education that charge higher levels of interest (e.g. private lines of credit, credit cards, etc.), thus increasing their long-term debt load (it should be noted that many of these students may not be able to access private lines of credit as they are in high financial need and do not have the required collateral); or ○ changing to part-time studies instead of full-time studies, thereby extending the length of time of their program before they can realize the economic benefits of their education. • Many students will be able to complete their post-secondary education on schedule and obtain higher-paying employment sooner, thus benefiting themselves and society as a whole. 		
<i>Post-secondary institutions:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • This regulatory amendment ensures that expected enrolment levels at post-secondary education institutions are maintained. 		
<i>Provincial/territorial student financial assistance partners:</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Jurisdictions participating with the CSLP in the delivery of financial assistance to students will not face significant backlash from students and stakeholder groups. 		

prêts aux étudiants comme prévu. Comme ces versements auraient tout simplement été retardés jusqu'à ce que suffisamment de remboursements aient été effectués, le coût lié à cette modification pour le gouvernement se résumerait au coût d'emprunt (intérêt). Si le gouvernement du Canada verse les 300 millions de dollars à temps (plutôt que de retarder le paiement jusqu'à ce que le portefeuille se situe en deçà du plafond de 15 milliards de dollars ou qu'une solution permanente soit mise en œuvre), le coût d'emprunt pour le gouvernement se montera à 2,5 millions de dollars.

Mentionnons que ce changement n'a aucune incidence sur le niveau de référence prévu pour le PCPE, car ces versements sont déjà compris dans le budget principal des dépenses et les niveaux de référence annuels du Ministère. Les coûts d'emprunts encourus de 2,5 millions de dollars étaient prévus comme étant des coûts normaux de financement du Programme canadien de prêt aux étudiants et furent inclus dans le Budget principal des dépenses de 2010-2011.

Avantages

La modification fait en sorte que tous les étudiants postsecondaires admissibles continuent de recevoir le soutien financier dont ils ont besoin pour faire leurs études. Chaque année, le PCPE prête environ 2,2 milliards de dollars à quelque 400 000 étudiants. Grâce aux prêts d'études du gouvernement fédéral, les étudiants canadiens peuvent suivre des études postsecondaires, lesquelles leur donnent accès à de meilleurs emplois. Les études postsecondaires constituent un investissement pour chaque Canadien et la société canadienne dans son ensemble.

Énoncé des coûts-avantages		Total
A. Incidences quantifiées en dollars		
Gouvernement du Canada	Coûts	2,5 millions de dollars
Avantages nets		(2,5 millions de dollars)
B. Incidences quantifiées hors dollars — par exemple évaluation du risque		
Étudiants	Incidences positives	50 000 étudiants recevront l'aide financière à temps cet automne
C. Incidences qualitatives		
<u>Incidence positives</u>		
<i>Étudiants :</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • La modification permet à de nombreux étudiants admissibles dans le besoin cet automne d'obtenir l'aide financière nécessaire à temps pour suivre leurs études postsecondaires. • Elle les empêche également de : <ul style="list-style-type: none"> ○ suspendre temporairement leurs études; ○ se tourner pour payer leurs études vers d'autres sources de financement qui demandent un taux d'intérêt plus élevé (par exemple marge de crédit privée, carte de crédit), ce qui aurait pour effet d'augmenter leur endettement à long terme (mentionnons que ces étudiants sont nombreux à ne pas pouvoir obtenir une marge de crédit privée, car ils ont de grands besoins financiers et ne disposent pas de la garantie nécessaire); ○ transformer leurs études à temps plein en études à temps partiel, et ainsi prolonger la durée de leur programme avant de pouvoir concrétiser les avantages économiques que leur procurent leurs études. • Beaucoup d'étudiants seront en mesure de terminer leurs études postsecondaires dans les délais prévus et donc d'obtenir plus rapidement un emploi très bien rémunéré, à leur avantage et à celui de la société dans son ensemble. 		
<i>Établissements d'enseignement postsecondaire :</i>		
<ul style="list-style-type: none"> • Le changement réglementaire permet de préserver les niveaux d'inscription prévus dans les établissements d'enseignement postsecondaire. 		

Negative impacts

- There are no negative qualitative impacts associated with this change as the CSLP will continue to monitor, administer and remain accountable for its risk-shared loans under the requirements of the Act.

The quantification of impacts above is limited, as it is problematic to determine the resulting opportunity costs to students and society as a whole if the regulatory change is not made. Should the funding not be available, the course of action each affected student would take is varied and unpredictable. The benefit of the amendment is that none of these alternative courses of action will have to be taken; however, it is difficult to quantify that benefit.

Partenaires provinciaux et territoriaux de l'aide financière aux étudiants :

- Les autorités qui participent de concert avec le PCPE à l'aide financière fournie aux étudiants ne subiront pas de contre-coup important de la part des étudiants et des groupes d'intervenants.

Incidences négatives

- Aucune incidence qualitative négative n'est associée au changement, car c'est le PCPE qui continuera de surveiller et d'administrer ces prêts à risque partagé selon les exigences de la Loi, et qui en demeure responsable.

La quantification des incidences mentionnées ci-dessus est limitée, car il est difficile de déterminer les coûts de renonciation qu'entraînerait le statu quo pour les étudiants et la société dans son ensemble. Si le financement n'était pas disponible, les étudiants concernés pourraient tous réagir de façon différente et imprévisible. L'avantage de la modification est que les étudiants ne prendront pas d'autres mesures, même s'il est difficile de quantifier cet avantage.

Rationale

In taking into consideration the non-regulatory options considered above and the urgency of the issue at hand, the regulatory change was the only solution that could ensure that 50 000 students would receive the funding they require to attend post-secondary education this fall, and that the calculation of outstanding student loans more accurately reflects the federal government's liabilities. This option has no impact on the government's fiscal framework.

Consultation

This is an issue that is primarily internal to the Government of Canada. Stakeholders such as students, educational and student stakeholder groups, and the participating provincial and territorial jurisdictions have consistently been supportive of the federal role in providing financial support to students in post-secondary education.

Implementation, enforcement and service standards

There has been no change in the delivery of student loans across Canada. Additionally, no implementation has been required, and service standards have been maintained.

Performance measurement and evaluation

To ensure effective management and accountability to Canadians, all outstanding student loans, including risk-shared and direct loans, will continue to be monitored as they have been in the past. The resulting data will continue to be included in the CSLP's Actuarial Report, as required according to section 19.1 of the Act, as well as in the CSLP's Annual Report, both of which are available to the general public.

Contact

Glennie Graham
Senior Director
Canada Student Loans Program
Human Resources and Skills Development Canada
200 Montcalm Street, Tower II, 1st Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9
Telephone: 819-956-8937
Fax: 819-953-4226

Justification

Si l'on considère les options non réglementaires envisagées ci-dessus et le caractère urgent de la question, le changement réglementaire est la seule solution qui permette à 50 000 étudiants d'obtenir le financement dont ils ont besoin pour suivre leurs études postsecondaires cet automne et de faire en sorte que le calcul des prêts d'études impayés reflète plus précisément les obligations du gouvernement fédéral. Cette solution n'a aucune incidence sur le cadre financier du gouvernement.

Consultation

Cette question concerne essentiellement le gouvernement du Canada, à l'interne. Les intervenants tels que les étudiants, les groupes d'étudiants, le monde de l'éducation ainsi que les autorités provinciales et territoriales ont toujours appuyé le rôle que joue le gouvernement fédéral dans l'octroi d'une aide financière aux personnes qui suivent des études postsecondaires.

Mise en œuvre, application et normes de service

Il n'y a eu aucun changement dans l'octroi des prêts d'études au Canada. De plus, aucune mise en œuvre n'est requise, et les normes de service sont maintenues.

Mesures de rendement et évaluation

Afin de gérer efficacement tous les prêts d'études impayés, tant les prêts à risque partagé que les prêts directs, et d'assurer l'obligation de rendre compte aux Canadiens, on en effectuera la surveillance comme par le passé. On continuera de faire état des données qui en découleront dans le rapport actuariel du PCPE, comme l'exige l'article 19.1 de la Loi, ainsi que dans son rapport annuel, documents que le grand public peut consulter.

Personne-ressource

Glennie Graham
Directrice principale
Programme canadien de prêts aux étudiants
Ressources humaines et Développement des compétences Canada
200, rue Montcalm, Tour II, 1^{er} étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9
Téléphone : 819-956-8937
Télécopieur : 819-953-4226

Registration
SOR/2010-189 August 23, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Renewable Fuels Regulations

P.C. 2010-1080 August 23, 2010

Whereas, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 10, 2010, a copy of the proposed *Renewable Fuels Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the proposed Regulations could make a significant contribution to the prevention of, or reduction in, air pollution resulting from, directly or indirectly, the presence of renewable fuel in gasoline, diesel fuel or heating distillate oil;

And whereas, pursuant to subsection 140(4) of that Act, before recommending the proposed Regulations, the Minister of the Environment offered to consult with the provincial governments and the members of the National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 140^c and 326 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, hereby makes the annexed *Renewable Fuels Regulations*.

RENEWABLE FUELS REGULATIONS

INTERPRETATION

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

“auditor” “auditor”, in respect of a participant or a producer or importer of renewable fuel, means a person who

« vérificateur »

(a) is independent of the participant, producer or importer, as the case may be; and

(b) is certified, for the purposes of carrying out International Organization for Standardization quality assurance (ISO 9000 series) assessments, by

(i) the Standards Council of Canada,

(ii) the International Register of Certificated Auditors, or

(iii) any other nationally or internationally recognized accreditation organization.

Enregistrement
DORS/2010-189 Le 23 août 2010

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

Règlement sur les carburants renouvelables

C.P. 2010-1080 Le 23 août 2010

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 10 avril 2010, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les carburants renouvelables*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que le projet de règlement pourrait contribuer sensiblement à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique résultant, directement ou indirectement, de la présence de carburant renouvelable dans l'essence, le carburant diesel ou le mazout de chauffage;

Attendu que, aux termes du paragraphe 140(4) de cette loi, le ministre de l'Environnement a, avant de recommander la prise du règlement, proposé de consulter les gouvernements provinciaux ainsi que les membres du comité consultatif national qui sont des représentants de gouvernements autochtones,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 140^c et 326 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les carburants renouvelables*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES CARBURANTS RENOUEVABLES

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

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

« agent autorisé » « agent autorisé »

a) Dans le cas d'une personne morale, celui de ses dirigeants autorisé à agir en son nom;

b) dans le cas de toute autre personne, celle-ci ou la personne autorisée à agir en son nom;

c) dans le cas de toute autre entité, la personne autorisée à agir en son nom.

« appareil à combustion » Appareil dans lequel du carburant liquide est brûlé pour produire de la chaleur ou de l'énergie utiles, notamment un moteur, une chaudière, un générateur d'air chaud et un brûleur.

« biobrut » Matière première liquide qui est issue de matières premières de carburant renouvelable

Définitions « agent autorisé » “authorized official” « appareil à combustion » “combustion device” « biobrut » “biocrude”

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

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2008, c. 31, s. 2

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

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2008, ch. 31, art. 2

<p>“authorized official” « <i>agent autorisé</i> »</p>	<p>“authorized official” means (a) in respect of a corporation, an officer of the corporation who is authorized to act on its behalf; (b) in respect of any other person, that person or a person authorized to act on behalf of that person; and (c) in respect of any other entity, a person authorized to act on its behalf.</p>	<p>et qui, dans une installation de production au Canada, sert de matière première avec des matières premières issues du pétrole pour produire de l'essence, du carburant diesel, du mazout de chauffage ou tout autre carburant à base de pétrole liquide.</p>	<p>« biobrut issu de triglycérides » Biobrut qui est un glycéride dans lequel le glycérol est lié chimiquement par trois acides gras.</p>	<p>« biobrut issu de triglycérides » “<i>triglyceride-derived biocrude</i>”</p>
<p>“batch” « <i>lot</i> »</p>	<p>“batch” means an identifiable quantity of liquid fuel, with a single set of physical and chemical characteristics.</p>	<p>« biodiesel » Carburant liquide qui, à la fois :</p>	<p>a) est constitué d'au moins un mono ester alkylique produit à partir d'une ou de plusieurs matières premières de carburant renouvelable en réaction à un réactif à l'alcool;</p>	<p>« biodiesel » “<i>biodiesel</i>”</p>
<p>“biocrude” « <i>biobrut</i> »</p>	<p>“biocrude” means a liquid feedstock that is derived from renewable fuel feedstock and that is used as a feedstock, with petroleum-derived feedstocks, in a production facility in Canada in the production of gasoline, diesel fuel, heating distillate oil or other liquid petroleum fuels.</p>	<p>b) convient au fonctionnement d'un moteur diesel;</p>	<p>b) convient au fonctionnement d'un moteur diesel;</p>	<p>« biodiesel » “<i>biodiesel</i>”</p>
<p>“biodiesel” « <i>biodiesel</i> »</p>	<p>“biodiesel” means a liquid fuel that (a) is comprised of at least one mono-alkyl ester produced from one or more renewable fuel feedstocks in reaction with an alcohol reactant; (b) is suitable for use in a diesel engine; and (c) may contain substances, other than the mono-alkyl esters described in paragraph (a), that are not produced from renewable fuel feedstocks, the combined volume of which substances accounts for less than 1.5% of the volume of the fuel.</p>	<p>c) peut contenir des substances, autres que le mono ester alkylique visé à l'alinéa a), qui ne sont pas produites à partir de matières premières de carburant renouvelable et qui, lorsqu'elles sont combinées, représentent moins de 1,5 % du volume du carburant.</p>	<p>« carburant à base de pétrole liquide » Carburant liquide à base d'hydrocarbure qui ne constitue pas du carburant renouvelable, même lorsqu'il en contient.</p>	<p>« carburant à base de pétrole liquide » “<i>liquid petroleum fuel</i>”</p>
<p>“blending facility” « <i>installation de mélange</i> »</p>	<p>“blending facility” means (a) a non-mobile facility in Canada where liquid petroleum fuel is blended with renewable fuel; and (b) a fleet of mobile facilities in which that blending occurs in Canada, including a fleet of any combination of cargo tankers, railway cars, boats, marine vessels or any other type of mobile facility.</p>	<p>« carburant à haute teneur en carburant renouvelable » Carburant à base de pétrole liquide dont le contenu en carburant renouvelable représente :</p>	<p>a) plus de 10 % mais au plus 85 % de son volume, s'il s'agit d'essence;</p>	<p>« carburant à haute teneur en carburant renouvelable » “<i>high-renewable-content fuel</i>”</p>
<p>“combustion device” « <i>appareil à combustion</i> »</p>	<p>“combustion device” means a device in which liquid fuel is combusted to produce useful heat or energy and includes an engine, boiler, furnace and burner.</p>	<p>b) plus de 5 % mais au plus 80 % de son volume, s'il s'agit de carburant diesel;</p>	<p>c) plus de 25 % mais au plus 80 % de son volume, dans les autres cas.</p>	<p>« carburant à haute teneur en carburant renouvelable » “<i>high-renewable-content fuel</i>”</p>
<p>“competition vehicle” « <i>véhicule de compétition</i> »</p>	<p>“competition vehicle” means a vehicle, boat or marine vessel that is used exclusively for competition.</p>	<p>La présente définition exclut le carburant à base de pétrole liquide dont la teneur en carburant renouvelable est indifférenciable, quant à ses propriétés chimiques, du carburant à base de pétrole liquide.</p>	<p>« carburant diesel » Carburant à base de pétrole liquide qui, selon le cas :</p>	<p>« carburant diesel » “<i>diesel fuel</i>”</p>
<p>“compliance period” « <i>période de conformité</i> »</p>	<p>“compliance period” means a gasoline compliance period or a distillate compliance period, as the context requires.</p>	<p>a) est vendu ou présenté comme du carburant diesel ou comme du carburant convenant au fonctionnement d'un moteur diesel;</p>	<p>b) peut s'évaporer à la pression atmosphérique, à un point d'ébullition qui se situe entre 130 °C et 400 °C et convient au fonctionnement d'un moteur diesel.</p>	<p>« carburant diesel » “<i>diesel fuel</i>”</p>
<p>“denaturant” « <i>dénaturant</i> »</p>	<p>“denaturant” means a mixture of hydrocarbons that (a) has an end boiling point of less than 225°C; (b) is added to ethanol to make it unsuitable for use as a beverage; and (c) comprises in volume not less than 0.96% and not more than 4.76% of the volume of the ethanol when combined with the mixture of hydrocarbons.</p>	<p>« carburant renouvelable » :</p>	<p>a) Éthanol;</p>	<p>« carburant renouvelable » “<i>renewable fuel</i>”</p>
		<p>b) biodiesel;</p>	<p>c) carburant liquide — autre qu'une liqueur de cuisson résiduaire — produit à partir d'une ou de plusieurs matières premières de carburant renouvelable et pouvant contenir des substances qui ne sont pas produites à partir de matières</p>	

<p>“diesel fuel” « carburant diesel »</p>	<p>“diesel fuel” means a liquid petroleum fuel that (a) is sold or represented as diesel fuel or as fuel suitable for use in a diesel engine; or (b) is subject to evaporation at atmospheric pressure, boils within the range of 130°C to 400°C and is suitable for use in a diesel engine.</p>	<p>premières de carburant renouvelable et qui, lorsqu’elles sont combinées, représentent moins de 1,5 % du volume du carburant.</p>	<p>« carburant renouvelable pur » Biodiesel, ou tout autre carburant renouvelable qui, à la fois : a) est produit à une installation qui utilise uniquement des matières premières de carburant renouvelable pour la production de carburant; b) convient au fonctionnement d’un appareil à combustion; c) est indifférenciable, quant à ses propriétés chimiques, de l’essence, du carburant diesel, du mazout de chauffage ou de tout autre carburant à base de pétrole liquide convenant au fonctionnement d’un appareil à combustion.</p>
<p>“distillate compliance period” « période de conformité visant le distillat »</p>	<p>“distillate compliance period” means (a) the period that begins on the day referred to in subsection 40(3) and that ends on December 31 of the next calendar year; and (b) after that December 31, each calendar year.</p>	<p>« consommateur de carburant renouvelable pur » Relativement à un lot de carburant renouvelable pur: a) dans le cas où le lot provient d’une installation de détail ou de distribution par carte-accès pour alimenter un réservoir d’appareil à combustion, le propriétaire de l’installation; b) dans le cas où le lot provient d’une installation, autre que celle visée à l’alinéa a), qui est exploitée par le propriétaire d’un parc de véhicules pour alimenter les réservoirs de ces véhicules, ce propriétaire; c) dans tout autre cas, toute personne qui utilise le lot pour alimenter un appareil à combustion.</p>	<p>« consommateur de carburant renouvelable pur » “neat renewable fuel consumer”</p>
<p>“ethanol” « éthanol »</p>	<p>“ethanol” means a liquid fuel that (a) has a molecular formula of C₂H₅OH; (b) is produced from one or more renewable fuel feedstocks; (c) contains a denaturant; (d) may contain water the volume of which accounts for up to 1.0% of the volume of the fuel; and (e) may contain substances, other than denaturants and water, that are not produced from renewable fuel feedstocks, the combined volume of which substances account for less than 1.0% of the volume of the fuel.</p>	<p>« dénaturant » Mélange d’hydrocarbures qui, à la fois : a) a un point d’ébullition final inférieur à 225 °C; b) est ajouté à l’éthanol pour le rendre impropre à la consommation; c) représente au moins 0,96 % mais au plus 4,76 % du volume d’éthanol lorsqu’il y est combiné.</p>	<p>« dénaturant » “denaturant”</p>
<p>“finished gasoline” « essence finie »</p>	<p>“finished gasoline” means gasoline that (a) is sold or represented as a fuel suitable for use in a spark-ignition engine; or (b) has an antiknock index of at least 86, as determined by the applicable test method listed in the National Standard of Canada standard CAN/CGSB-3.5-04, <i>Unleaded Automotive Gasoline</i>.</p>	<p>« échange » Est assimilée à l’échange la vente.</p>	<p>« échange » “trade”</p>
<p>“gasoline” « essence »</p>	<p>“gasoline” means a liquid petroleum fuel that is (a) sold or represented as gasoline, as a fuel suitable for use in a spark-ignition engine or as only requiring the addition of a renewable fuel or oxygenate to make it suitable for use in a spark-ignition engine; or (b) suitable for use in a spark-ignition engine and has the following characteristics, as determined by the applicable test method listed in the National Standard of Canada standard CAN/CGSB-3.5-04, <i>Unleaded Automotive Gasoline</i>: (i) a vapour pressure of at least 38 kPa, (ii) an antiknock index of at least 80, (iii) a distillation temperature, at which 10% of the fuel has evaporated, of not less than 35°C and not greater than 70°C, and (iv) a distillation temperature, at which 50% of the fuel has evaporated, of not less than 65°C and not greater than 120°C.</p>	<p>« équipement militaire de combat » Véhicule, bateau, navire, aéronef, moteur ou appareil de chauffage destiné à être utilisé dans le cadre d’opérations militaires de combat ou pour le soutien de celles-ci, y compris des missions de reconnaissance, de sauvetage ou d’entraînement.</p>	<p>« équipement militaire de combat » “military combat equipment”</p>
<p>“gasoline compliance period” « période de conformité visant l’essence »</p>	<p>“gasoline compliance period” means (a) the period that begins on December 15, 2010 and that ends on December 31, 2012; and (b) after 2012, each calendar year.</p>	<p>« essence » Carburant à base de pétrole liquide qui, selon le cas : a) est vendu ou présenté comme de l’essence, comme du carburant convenant au fonctionnement d’un moteur à allumage par bougies ou comme nécessitant seulement l’ajout de carburant renouvelable ou de produit oxygéné pour convenir au fonctionnement d’un tel moteur; b) convient au fonctionnement d’un moteur à allumage par bougies et présente les caractéristiques ci-après, selon la méthode d’essai applicable indiquée dans la norme nationale du</p>	<p>« essence » “gasoline”</p>

<p>“heating distillate oil” « mazout de chauffage »</p>	<p>“heating distillate oil” means a liquid petroleum fuel that is</p> <p>(a) sold or represented as fuel suitable for use in a domestic-type oil burner; or</p> <p>(b) suitable for use in a domestic-type oil burner.</p>	<p>Canada CAN/CGSB-3.5-04 intitulée <i>Essence automobile sans plomb</i> :</p> <p>(i) une tension de vapeur d’au moins 38 kPa,</p> <p>(ii) un indice antidétonant d’au moins 80,</p> <p>(iii) une température de distillation d’au moins 35 °C et d’au plus 70 °C, à laquelle 10 % du carburant s’est évaporé,</p> <p>(iv) une température de distillation d’au moins 65 °C et d’au plus 120 °C, à laquelle 50 % du carburant s’est évaporé.</p>	
<p>“high-renewable-content fuel” « carburant à haute teneur en carburant renouvelable »</p>	<p>“high-renewable-content fuel” means a liquid petroleum fuel whose renewable fuel content is</p> <p>(a) greater than 10% and less than or equal to 85% of the volume of the fuel, if the fuel is gasoline;</p> <p>(b) greater than 5% and less than or equal to 80% of the volume of the fuel, if the fuel is diesel fuel; and</p> <p>(c) greater than 25% and less than or equal to 80% of the volume of the fuel, in any other case.</p> <p>It does not include a liquid petroleum fuel whose renewable fuel content is chemically indistinguishable from the liquid petroleum fuel.</p>	<p>« essence finie » Essence qui, selon le cas :</p> <p>a) est vendue ou présentée comme du carburant convenant au fonctionnement d’un moteur à allumage par bougies;</p> <p>b) présente un indice antidétonant d’au moins 86, selon la méthode d’essai applicable indiquée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-04, intitulée <i>Essence automobile sans plomb</i>.</p>	<p>« essence finie » « finished gasoline »</p>
<p>“liquid petroleum fuel” « carburant à base de pétrole liquide »</p>	<p>“liquid petroleum fuel” means a liquid hydrocarbon-based fuel, even if the fuel has renewable fuel content, but does not include renewable fuel.</p>	<p>« essence non finie » Essence autre qu’une essence finie.</p>	<p>« essence non finie » “unfinished gasoline”</p>
<p>“military combat equipment” « équipement militaire de combat »</p>	<p>“military combat equipment” means a vehicle, boat, marine vessel, aircraft, engine or heater that is designed for use in combat or combat support during military activities, including reconnaissance missions, rescue missions and training missions.</p>	<p>« éthanol » Carburant liquide qui, à la fois :</p> <p>a) a la formule moléculaire C₂H₅OH;</p> <p>b) est produit à partir d’une ou de plusieurs matières premières de carburant renouvelable;</p> <p>c) contient un dénaturant;</p> <p>d) peut contenir de l’eau qui représente jusqu’à 1 % de son volume ;</p> <p>e) peut contenir des substances, autres que des dénaturants et de l’eau, qui ne sont pas produites à partir de matières premières de carburant renouvelable et qui, lorsqu’elles sont combinées, représentent moins de 1 % de son volume.</p>	<p>« éthanol » “ethanol”</p>
<p>“month” « mois »</p>	<p>“month” means</p> <p>(a) for the period that begins on December 15, 2010 and that ends on January 31, 2011, that period; and</p> <p>(b) in any other case, a calendar month.</p>	<p>« fournisseur principal »</p> <p>a) S’agissant d’essence, de carburant diesel ou de mazout de chauffage produit dans une installation de production, le propriétaire de l’installation ou la personne qui la loue, l’exploite, la contrôle, la dirige ou la gère;</p> <p>b) s’agissant d’essence, de carburant diesel ou de mazout de chauffage importé, l’importateur.</p>	<p>« fournisseur principal » “primary supplier”</p>
<p>“neat renewable fuel” « carburant renouvelable pur »</p>	<p>“neat renewable fuel” means biodiesel or another renewable fuel if that other renewable fuel is</p> <p>(a) produced at a facility that uses only renewable fuel feedstock for the production of fuel;</p> <p>(b) suitable for use in a combustion device; and</p> <p>(c) chemically indistinguishable from gasoline, diesel fuel, heating distillate oil, or any other liquid petroleum fuel that is suitable for use in a combustion device.</p>	<p>« installation de mélange » Selon le cas :</p> <p>a) installation fixe, au Canada, où du carburant à base de pétrole liquide est mélangé à du carburant renouvelable;</p> <p>b) parc d’installations mobiles dans lesquelles du carburant à base de pétrole liquide est mélangé, au Canada, à du carburant renouvelable, ce parc pouvant être composé de camions-citernes, de wagons-citernes, de bateaux, de navires ou de tous autres types d’installations mobiles, ou d’une combinaison de ceux-ci.</p>	<p>« installation de mélange » “blending facility”</p>
<p>“neat renewable fuel consumer” « consommateur de carburant renouvelable pur »</p>	<p>“neat renewable fuel consumer”, in relation to a batch of neat renewable fuel, means</p> <p>(a) if the batch is dispensed from a retail or card-lock facility into a fuel tank of a combustion device, the owner of the facility;</p> <p>(b) if the batch is dispensed from a facility, other than a facility referred to in paragraph (a), that is operated by the owner of a fleet of vehicles into the fuel tanks of the fleet vehicles, the owner of the fleet of vehicles; and</p> <p>(c) in any other case, the person who uses the batch as fuel in a combustion device.</p>	<p>« installation de production » Raffinerie de pétrole ou autre installation, au Canada, où se fait la production d’essence, de carburant diesel ou de</p>	<p>« installation de production » “production facility”</p>

<p>“oxygenate” « produit oxygéné »</p>	<p>“oxygenate” means an oxygen-containing, ashless, organic compound that, when added to a liquid petroleum fuel, increases the oxygen content in the fuel.</p>	<p>mazout de chauffage. Sont exclues de la présente définition les installations de mélange, sauf si elles font partie d’une telle raffinerie ou y sont adjacentes.</p>	
<p>“participant” « participant »</p>	<p>“participant” means a person referred to in section 10.</p>	<p>« liqueur de cuisson résiduaire » Sous-produit du procédé chimique par lequel le bois est transformé en pâte, qui est composé de résidus du bois et d’agents de cuisson.</p>	<p>« liqueur de cuisson résiduaire » “spent pulping liquor”</p>
<p>“pre-distillate compliance period” « période précédant la période de conformité visant le distillat »</p>	<p>“pre-distillate compliance period” means the period that begins on December 15, 2010 and that ends on the day that is the earlier of July 31, 2012 and the day before the day on which the first distillate compliance period begins.</p>	<p>« lot » Quantité identifiable de carburant liquide présentant un ensemble unique de propriétés physiques et chimiques.</p>	<p>« lot » “batch”</p>
<p>“primary supplier” « fournisseur principal »</p>	<p>“primary supplier” means (a) in respect of gasoline, diesel fuel or heating distillate oil that is produced at a production facility, a person who owns, leases, operates, controls, supervises or manages the production facility; and (b) in respect of gasoline, diesel fuel or heating distillate oil that is imported, the importer.</p>	<p>« matière première de carburant renouvelable » a) Grains de blé; b) graines de soya; c) grains qui ne figurent pas aux alinéas a) et b); d) matières cellulósiques issues de matières lignocellulosiques ou hémicellulosiques qui sont disponibles de manière renouvelable ou récurrente; e) féculés; f) oléagineux; g) canne à sucre, betterave à sucre ou composants du sucre; h) pommes de terre; i) tabac; j) huiles végétales; k) algues; l) légumes ou autres matières végétales qui ne figurent pas aux alinéas a) à k), y compris la biomasse; m) matières animales, y compris les matières grasses, les graisses et les huiles; n) déchets solides d’animaux; o) déchets solides municipaux.</p>	<p>« matière première de carburant renouvelable » “renewable fuel feedstock”</p>
<p>“production facility” « installation de production »</p>	<p>“production facility” means a petroleum refinery, or another facility, in Canada at which gasoline, diesel fuel or heating distillate oil is produced, but does not include a blending facility unless the blending facility is part of or adjacent to a petroleum refinery.</p>	<p>« mazout de chauffage » Carburant à base de pétrole liquide qui, selon le cas : a) est vendu ou présenté comme du carburant convenant au fonctionnement d’un brûleur de mazout domestique; b) convient au fonctionnement d’un tel brûleur.</p>	<p>« mazout de chauffage » Carburant à base de pétrole liquide qui, selon le cas : “heating distillate oil”</p>
<p>“renewable fuel” « carburant renouvelable »</p>	<p>“renewable fuel” means (a) ethanol; (b) biodiesel; and (c) a liquid fuel, other than spent pulping liquor, that is produced from one or more renewable fuel feedstocks but may contain substances that are not produced from renewable fuel feedstocks, the combined volume of which substances accounts for less than 1.5% of the volume of the fuel.</p>	<p>« mois » : a) Dans le cas de la période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le 31 janvier 2011, cette période; b) dans les autres cas, mois de l’année civile.</p>	<p>« mois » “month”</p>
<p>“renewable fuel feedstock” « matière première de carburant renouvelable »</p>	<p>“renewable fuel feedstock” means (a) wheat grain; (b) soy grain; (c) grains other than those mentioned in paragraphs (a) and (b); (d) cellulosic material that is derived from ligno-cellulosic or hemi-cellulosic matter that is available on a renewable or recurring basis; (e) starch; (f) oilseeds; (g) sugar cane, sugar beets or sugar components; (h) potatoes; (i) tobacco; (j) vegetable oils; (k) algae; (l) vegetable materials or other plant materials, other than those mentioned in paragraphs (a) to (k), including biomass; (m) animal material, including fats, greases and oils;</p>	<p>« participant » Personne visée à l’article 10.</p> <p>« période d’échange » Relativement à toute période de conformité, période débutant le premier jour de celle-ci et se terminant le 31 mars de l’année civile suivant sa fin.</p> <p>« période de conformité » Période de conformité visant l’essence ou période de conformité visant le distillat, selon le contexte.</p>	<p>« participant » “participant”</p> <p>« période d’échange » “trading period”</p> <p>« période de conformité » “compliance period”</p>

<p>(n) animal solid waste; and (o) municipal solid waste.</p> <p>“scientific research” « <i>recherche scientifique</i> »</p> <p>“spent pulping liquor” « <i>liqueur de cuisson résiduaire</i> »</p> <p>“trade” « <i>échange</i> »</p> <p>“trading period” « <i>période d’échange</i> »</p> <p>“triglyceride-derived biocrude” « <i>biobrut issu de triglycérides</i> »</p> <p>“unfinished gasoline” « <i>essence non finie</i> »</p>	<p>“scientific research” does not include research into the preferences of consumers for differing properties of fuels or marketing research.</p> <p>“spent pulping liquor” means a by-product of the chemical process of turning wood into pulp that consists of wood residue and pulping agents.</p> <p>“trade” means exchange or sell.</p> <p>“trading period”, in respect of a compliance period, means the period that begins on the first day of the compliance period and that ends on March 31 of the calendar year following the end of the compliance period.</p> <p>“triglyceride-derived biocrude” means a biocrude that is a glyceride in which the glycerol is chemically bound with three fatty acids.</p> <p>“unfinished gasoline” means gasoline other than finished gasoline.</p>	<p>« période de conformité visant le distillat »</p> <p>a) La période débutant à la date d’entrée en vigueur prévue au paragraphe 40(3) et se terminant le 31 décembre de l’année civile suivante;</p> <p>b) par la suite, chaque année civile.</p> <p>« période de conformité visant l’essence »</p> <p>a) La période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le 31 décembre 2012;</p> <p>b) par la suite, chaque année civile.</p> <p>« période précédant la période de conformité visant le distillat » La période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le jour précédant celui où commence la première période de conformité visant le distillat, ou le 31 juillet 2012 si cette date lui est antérieure.</p> <p>« produit oxygéné » Tout composé organique oxygéné sans cendre qui, ajouté à un carburant à base de pétrole liquide, en augmente la teneur en oxygène.</p> <p>« recherche scientifique » Ne vise ni les recherches portant sur les préférences des consommateurs à l’égard de diverses propriétés des carburants ni les études de marché.</p> <p>« véhicule de compétition » Véhicule, bateau ou navire utilisé exclusivement pour la compétition.</p> <p>« vérificateur » Relativement au participant, au producteur ou à l’importateur de carburant renouvelable, personne qui, à la fois :</p> <p>a) est indépendante du participant, du producteur ou de l’importateur, selon le cas;</p> <p>b) est accréditée par l’un des organismes ci-après pour effectuer des évaluations d’assurance de la qualité prescrites par l’Organisation internationale de normalisation (série ISO 9000) :</p> <p>(i) le Conseil canadien des normes,</p> <p>(ii) l’International Register of Certificated Auditors,</p> <p>(iii) tout autre organisme d’accréditation reconnu à l’échelle nationale ou internationale.</p>	<p>« période de conformité visant le distillat » “<i>distillate compliance period</i>”</p> <p>« période de conformité visant l’essence » “<i>gasoline compliance period</i>”</p> <p>« période précédant la période de conformité visant le distillat » “<i>pre-distillate compliance period</i>”</p> <p>« produit oxygéné » “<i>oxygenate</i>”</p> <p>« recherche scientifique » “<i>scientific research</i>”</p> <p>« véhicule de compétition » “<i>competition vehicle</i>”</p> <p>« vérificateur » “<i>auditor</i>”</p>
<p>Incorporation by reference</p>	<p>(2) A standard or method that is incorporated by reference in these Regulations is incorporated as amended from time to time.</p>	<p>(2) Dans le présent règlement, tout renvoi à une norme ou à une méthode se rapporte à sa version éventuellement modifiée.</p>	<p>Incorporation par renvoi</p>

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

APPLICATION

APPLICATION

Non-application threshold — primary suppliers

2. (1) Sections 5 to 25, paragraphs 29(b), (f) and (g) and sections 30 to 33 and 35 do not apply, in respect of a gasoline compliance period or of a distillate compliance period, as the case may be, to a primary supplier who produces without any

2. (1) Les articles 5 à 25, les alinéas 29b), f) et g) et les articles 30 à 33 et 35 ne s’appliquent pas, au cours d’une période de conformité visant l’essence ou d’une période de conformité visant le distillat, selon le cas, au fournisseur principal qui produit

Seuil de non-application — fournisseur principal

	<p>importation or imports without any production, or produces and imports in total, less than 400 m³ of</p> <p>(a) gasoline, during every period of 12 consecutive months in the gasoline compliance period; and</p> <p>(b) diesel fuel and heating distillate oil, during every period of 12 consecutive months in the distillate compliance period.</p>	<p>sans aucune importation, ou qui importe sans aucune production, ou qui produit et importe au total, à la fois :</p> <p>a) un volume d'essence inférieur à 400 m³ au cours de chaque période de douze mois consécutifs comprise dans la période de conformité visant l'essence;</p> <p>b) un volume de carburant diesel et de mazout de chauffage inférieur à 400 m³ au cours de chaque période de douze mois consécutifs comprise dans la période de conformité visant le distillat.</p>	
Non-application threshold — renewable fuel	<p>(2) Section 34 does not apply, in respect of a compliance period, to a person who produces without any importation or imports without any production, or produces and imports in total, less than 400 m³ of renewable fuel, during every period of 12 consecutive months in the compliance period.</p>	<p>(2) L'article 34 ne s'applique pas, au cours d'une période de conformité, à la personne qui produit sans aucune importation, ou qui importe sans aucune production, ou qui produit et importe au total, un volume de carburant renouvelable inférieur à 400 m³ au cours de chaque période de douze mois consécutifs comprise dans cette période de conformité.</p>	Seuil de non-application — carburant renouvelable
Non-application — certain fuels	<p>(3) Sections 5 to 25, paragraphs 29(b), (f) and (g) and sections 30 to 33 and 35 do not apply, in respect of a compliance period, to a primary supplier who, during the compliance period, produces without any importation or imports without any production, or produces and imports combined, only gasoline, diesel fuel and heating distillate oil that is described in any of paragraphs 6(4)(a) to (j), or any combination of them.</p>	<p>(3) Les articles 5 à 25, les alinéas 29b), f) et g) et les articles 30 à 33 et 35 ne s'appliquent pas, au cours d'une période de conformité, au fournisseur principal qui produit sans aucune importation, ou qui importe sans aucune production, ou qui produit et importe ensemble, uniquement de l'essence, du carburant diesel ou du mazout de chauffage mentionnés aux alinéas 6(4)a) à j) ou toute combinaison de ceux-ci.</p>	Non-application — certains carburants
Non-application — section 28	<p>(4) Section 28 does not apply, in respect of a compliance period, to a person to whom both subsections (1) and (2), or both subsections (2) and (3), apply in respect of the compliance period.</p>	<p>(4) L'article 28 ne s'applique pas, au cours d'une période de conformité, à la personne à qui les paragraphes (1) et (2) ou (2) et (3) s'appliquent durant cette période.</p>	Non-application — article 28
Non-application — para. 139(2)(d) of the Act	<p>(5) These Regulations do not apply in respect of a fuel that is imported in a fuel tank that supplies the engine of a conveyance that is used for transportation by water, land or air.</p>	<p>(5) Le présent règlement ne s'applique pas à l'égard du carburant importé dans un réservoir qui sert à alimenter le moteur d'un moyen de transport terrestre, aérien ou maritime.</p>	Non-application — alinéa 139(2)d) de la Loi
Opting in notice	<p>3. (1) Despite section 2, these Regulations apply to a primary supplier, or a producer or importer of renewable fuel, who opts-in by sending a written notice to the Minister requesting that these Regulations are to apply to them. These Regulations so apply as of a day that is specified in the notice, which day must be at least one day after the day on which the notice is sent.</p>	<p>3. (1) Malgré l'article 2, le présent règlement s'applique au fournisseur principal — ou au producteur ou à l'importateur de carburant renouvelable — qui transmet au ministre un avis écrit d'application volontaire indiquant qu'il veut y être assujéti. Le présent règlement est applicable à la date indiquée dans l'avis, laquelle doit être au plus tôt celle du jour suivant sa transmission.</p>	Avis d'application volontaire
Information	<p>(2) The opt-in notice must contain the information set out in Schedule 1 or 6, as the case may be.</p>	<p>(2) L'avis d'application volontaire comporte les renseignements énumérés à l'annexe 1 ou 6, selon le cas.</p>	Renseignements
Rescinding opt-in notice	<p>(3) The primary supplier, or the producer or importer, as the case may be, may rescind the opt-in notice by fulfilling the requirements described in paragraphs 11(3)(a) to (c).</p>	<p>(3) Le fournisseur principal — ou le producteur ou l'importateur de carburant renouvelable — peut annuler son avis d'application volontaire en se conformant aux exigences des alinéas 11(3)a) à c).</p>	Annulation de l'avis

MEASUREMENT OF VOLUMES

MESURE DES VOLUMES

Requirements	<p>4. (1) Subject to subsections (2) and (3), any volume that a person is required to record under these Regulations must be determined</p> <p>(a) by one or more measurement devices that comply with the <i>Weights and Measures Act</i> and the regulations made under that Act; or</p>	<p>4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), tout volume consigné en application du présent règlement est déterminé, selon le cas :</p> <p>a) à l'aide d'un ou de plusieurs instruments de mesure conformes aux exigences de la <i>Loi sur les poids et mesures</i> et de ses règlements;</p>	Exigences
--------------	---	--	-----------

	(b) in accordance with a measurement standard or method that is appropriate for that determination and is cited in the American Petroleum Institute's <i>Manual of Petroleum Measurement Standards</i> .	b) conformément à une norme ou à une méthode convenant à cette détermination et mentionnée dans le <i>Manual of Petroleum Measurement Standards</i> de l'American Petroleum Institute.	
Requirements — transitory rule	(2) A person may, for the 180 days after the coming into force of this section, use a measurement standard or method that deviates from one referred to in paragraph 1(b), if the person describes that deviation in the report on measurement methods sent under section 35.	(2) Toute personne peut, durant les cent quatre-vingts jours qui suivent la date d'entrée en vigueur du présent article, utiliser une norme ou méthode qui déroge à celle visée à l'alinéa (1)b) si elle en fournit la description dans le rapport sur les méthodes de mesure des volumes transmis au titre de l'article 35.	Exigences — disposition transitoire
Non- application of subsection (1)	(3) If there is no measurement device, standard or method referred to in subsection (1) that would allow the person to determine the volume in accordance with that subsection, the person must record the volume as accurately determined by another person who is independent of them. They must record the following information obtained from the other person: (a) the name and civic address of the other person; (b) the volume, expressed in litres, as determined by the other person and the type of fuel or biocrude that the volume comprises; (c) the date on which and the location where the determination was made; (d) the measurement device, standard or method used to determine the volume; and (e) the type of renewable fuel in the volume, if any, and the volume of that renewable fuel, expressed in litres.	(3) Si aucun instrument, norme ou méthode visé au paragraphe (1) ne permet de déterminer le volume en application de ce paragraphe, le volume précis déterminé par une personne n'ayant aucun lien de dépendance avec elle ainsi que les renseignements ci-après obtenus de celle-ci sont consignés : a) son nom et son adresse municipale; b) le volume, exprimé en litres, qu'elle a déterminé et le type de carburant ou de biobrut en cause; c) la date et le lieu de la détermination; d) l'instrument, la norme ou la méthode utilisés pour déterminer le volume; e) le cas échéant, le type de carburant renouvelable que contient le volume et son volume, exprimé en litres.	Non- application du paragraphe (1)
Volumetric correction	(4) A volume referred to in subsection (1) must be corrected to a temperature of 15°C and, in the case of a volume of biocrude, by subtracting the volume of water contained in the biocrude, if any. However, a person who imports a batch of fuel may correct the volume of the batch to 60°F, if the person records that they made the correction.	(4) Le volume visé au paragraphe (1) est corrigé en fonction d'une température de 15 °C et, s'agissant de biobrut, par soustraction du volume d'eau qu'il contient, le cas échéant. Toutefois, la personne qui importe un lot de carburant peut en corriger le volume en fonction d'une température de 60 °F auquel cas elle consigne la correction.	Correction volumétrique
Volumetric correction — transitional	(5) Despite subsection (4), a volume referred to in paragraph 1(b) or subsection (3) need not, for the 180 days after the coming into force of this section, be corrected to a temperature of 15°C or 60°F.	(5) Malgré le paragraphe (4), le volume visé à l'alinéa (1)b) ou au paragraphe (3) n'a pas à être corrigé en fonction d'une température de 15 °C ou 60 °F durant les cent quatre-vingts jours qui suivent la date d'entrée en vigueur du présent article.	Correction volumétri- que — disposition transitoire
When volume determined	(6) If the volume of a batch of liquid petroleum fuel is to be measured under subsection (1) at a production facility at which it was produced, the volume must be determined as follows: (a) if the batch is dispatched from a production facility that is owned by a primary supplier to another facility that is owned by the primary supplier in a series of railway cars through which the fuel flows (i) on dispatch of the batch from the production facility, or (ii) on receipt of the batch at that other facility; (b) if the batch is dispensed into the fuel tank of a vehicle or other mobile equipment within the production facility	(6) Le volume d'un lot de carburant à base de pétrole liquide qui doit être mesuré, en application du paragraphe (1), dans une installation de production à laquelle il a été produit, est déterminé aux moments suivants : a) s'agissant d'un lot expédié par rail à partir de l'installation de production du fournisseur principal vers une autre installation lui appartenant, dans des wagons entre lesquels le carburant circule : (i) soit au moment de l'expédition du lot à partir de l'installation de production, (ii) soit à l'arrivée du lot à l'installation réceptrice;	Moment de la détermination du volume

- (i) on the batch being sent to a fuel dispensing device — or the storage tank that services the fuel dispensing device — within the production facility, or
- (ii) on the batch being dispensed from that fuel dispensing device; and
- (c) in any other case, on dispatch of the batch from the production facility.

- b*) s'agissant d'un lot alimentant le réservoir de carburant d'un véhicule, ou d'un autre équipement mobile, à cette installation de production :
 - (i) soit au moment de l'envoi du lot vers un dispositif — ou un réservoir de stockage alimentant ce dispositif — qui fournit le carburant à cette installation,
 - (ii) soit au moment de la distribution du lot à partir de ce dispositif;
- c*) dans les autres cas, au moment de l'expédition du lot à partir de l'installation de production.

Cubic metres rather than litres

- (7) A volume that is to be recorded or reported
 - (a) under section 29 — if the volume is the volume of a batch referred to in subparagraph 29(e)(iii) or (iv) — or under paragraph 32(1)(d) or (2)(d) or any of subsections 32(4), (5) and (8) may be expressed in cubic metres to three decimal places, rather than in litres, if that unit is indicated in the record or report; and
 - (b) under section 29 — if the volume is a volume not referred to in subparagraph 29(e)(iii) or (iv) — or under any other provision of these Regulations, other than those referred to in paragraph (a), may be expressed in whole cubic metres or in cubic metres to one, two or three decimal places, rather than in litres, if that unit is indicated in the record or report.

- (7) Tout volume à consigner ou rapporter aux termes du présent règlement peut être exprimé :
 - a*) s'agissant de l'article 29 — dans le cas où le volume est celui d'un lot visé aux sous-alinéas 29e)(iii) ou (iv) —, des alinéas 32(1)d) ou (2)d) ou des paragraphes 32(4), (5) et (8), en mètres cubes, sous forme de nombre décimal ayant trois décimales, plutôt qu'en litres, si l'unité est indiquée dans les renseignements consignés ou les rapports.
 - b*) s'agissant de l'article 29 — dans le cas où le volume n'est pas celui d'un lot visé aux sous-alinéas 29e)(iii) ou (iv) — et de toute autre disposition du présent règlement autres que celles visées à l'alinéa *a*), en mètres cubes, sous forme de nombre entier ou sous forme de nombre décimal ayant jusqu'à trois décimales, plutôt qu'en litres, si l'unité est indiquée dans les renseignements consignés ou les rapports;

Mètres cubes plutôt que litres

Rounding

- (8) A volume
 - (a) referred to in paragraph (7)(a) that is expressed in cubic metres, is to be rounded to the nearest thousandth of a cubic metre and, if the volume is equidistant between two one-thousandths of a cubic metre, to the higher of them; and
 - (b) referred to in paragraph (7)(b) that is expressed in whole cubic metres or in cubic metres to one, two or three decimal places, is to be rounded, as the case may be, to the nearest whole cubic metre or the nearest one-tenth, one-hundredth, or one-thousandth of a cubic metre and, if the volume is equidistant between two whole cubic metres or two one-tenths, one-hundredths or one-thousandths of a cubic metre, to the higher of them; and
 - (c) referred to in paragraph (7)(a) or (b) that is expressed in litres is to be rounded to the nearest litre and, if the volume is equidistant between two litres, to the higher of them.

- (8) Le volume :
 - a*) visé à l'alinéa (7)a) qui est exprimé en mètres cubes, est arrondi à la troisième décimale près et, en cas d'équidistance, à la troisième décimale supérieure;
 - b*) visé à l'alinéa (7)b) qui est exprimé en mètres cubes, sous forme de nombre entier ou sous forme de nombre décimal ayant jusqu'à trois décimales, est arrondi à l'unité ou à la première, deuxième ou troisième décimale près et, en cas d'équidistance, à l'unité ou à la première, deuxième ou troisième décimale supérieure;
 - c*) visé aux alinéas (7)a) ou *b*) qui est exprimé en litres, est arrondi à l'unité près et, en cas d'équidistance, à l'unité supérieure.

Arrondissement

PART 1

REQUIREMENTS PERTAINING TO
GASOLINE, DIESEL FUEL AND HEATING
DISTILLATE OIL

PRESCRIBED QUANTITIES OF RENEWABLE FUEL

Gasoline pool **5.** (1) For the purpose of section 139 of the Act, the quantity of renewable fuel, expressed as a volume in litres, calculated in accordance with subsection 8(1), must be at least 5% of the volume, expressed in litres, of a primary supplier's gasoline pool for each gasoline compliance period.

Distillate pool (2) For the purpose of section 139 of the Act, the quantity of renewable fuel, expressed as a volume in litres, calculated in accordance with subsection 8(2), must be at least 2% of the volume, expressed in litres, of a primary supplier's distillate pool for each distillate compliance period.

GASOLINE POOL AND DISTILLATE POOL

Gasoline pool **6.** (1) A primary supplier's gasoline pool for a gasoline compliance period is the total volume of the batches of gasoline that they

- (a) produce at a production facility and, during the gasoline compliance period, either
 - (i) dispatch from the production facility, or
 - (ii) dispense into the fuel tank of a vehicle or other mobile equipment within the production facility; and
- (b) import during the gasoline compliance period.

Distillate pool (2) A primary supplier's distillate pool for a distillate compliance period is the total volume of the batches of diesel fuel and heating distillate oil that they

- (a) produce at a production facility and, during the distillate compliance period, either
 - (i) dispatch from the production facility, or
 - (ii) dispense into the fuel tank of a vehicle or other mobile equipment within the production facility; and
- (b) import during the distillate compliance period.

Batches produced from other batches (3) Despite subsections (1) and (2), if a primary supplier produces a batch of gasoline, diesel fuel or heating distillate oil at any of their production facilities from other batches of gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, received at that production facility, only that portion of the volume of the batch that exceeds the volume of the other batches is counted for the determination of

PARTIE 1

EXIGENCES RELATIVES À L'ESSENCE, AU
CARBURANT DIESEL ET AU MAZOUT
DE CHAUFFAGE

QUANTITÉS PRESCRITES DE CARBURANT
RENOUVELABLE

Stocks d'essence **5.** (1) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la quantité de carburant renouvelable, correspondant à un volume exprimé en litres et calculée conformément au paragraphe 8(1), ne peut être inférieure à 5 % du volume, exprimé en litres, des stocks d'essence du fournisseur principal au cours de chaque période de conformité visant l'essence.

Stocks de distillat (2) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la quantité de carburant renouvelable, correspondant à un volume exprimé en litres et calculée conformément au paragraphe 8(2), ne peut être inférieure à 2 % du volume, exprimé en litres, des stocks de distillat du fournisseur principal au cours de chaque période de conformité visant le distillat.

STOCKS D'ESSENCE ET DE DISTILLAT

Stocks d'essence **6.** (1) Les stocks d'essence du fournisseur principal pour une période de conformité visant l'essence sont constitués du volume total des lots d'essence que celui-ci :

- a) produit à l'installation de production et, au cours de la période de conformité visant l'essence, selon le cas :
 - (i) expédie à partir de celle-ci,
 - (ii) utilise pour alimenter le réservoir de carburant d'un véhicule, ou d'un autre équipement mobile, à cette installation de production;
- b) importe au cours de la période de conformité visant l'essence.

Stocks de distillat (2) Les stocks de distillat du fournisseur principal pour une période de conformité visant le distillat sont constitués du volume total des lots de carburant diesel et de mazout de chauffage que celui-ci :

- a) produit à l'installation de production et, au cours de la période de conformité visant le distillat, selon le cas :
 - (i) expédie à partir de celle-ci,
 - (ii) utilise pour alimenter le réservoir de carburant d'un véhicule, ou d'un autre équipement mobile, à cette installation de production;
- b) importe au cours de la période de conformité visant le distillat.

Lots produits à partir d'autres lots (3) Malgré les paragraphes (1) et (2), si un fournisseur principal produit un lot d'essence, de carburant diesel ou de mazout de chauffage à l'une de ses installations de production à partir d'autres lots d'essence, de carburant diesel ou de mazout de chauffage, selon le cas, reçus à cette installation de production, seule la partie du volume du lot qui excède le volume de ces autres lots est prise en

the total volume in their pool. The primary supplier must, under section 29, record this excess portion as if that excess portion were the batch mentioned under that section.

Excluded volumes

(4) Despite subsections (1) and (2), a primary supplier may subtract from their gasoline pool or distillate pool, as the case may be, the volume of a batch, or of a portion of the batch, of fuel in their pool if they make, before the end of the trading period in respect of the compliance period, a record that establishes that the volume was a volume of one of the following types of fuel:

- (a) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in aircraft;
- (b) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in competition vehicles;
- (c) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in scientific research;
- (d) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use as feedstock in the production of chemicals, other than fuels, in a chemical manufacturing facility;
- (e) diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in military combat equipment;
- (f) diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, represented as kerosene and sold for or delivered for use in unvented space heaters, wick-fed illuminating lamps, or flue-connected stoves and heaters;
- (g) gasoline sold for or delivered for use in Newfoundland and Labrador, the Northwest Territories, Yukon, Nunavut and that part of Quebec that is north of latitude 60°N;
- (h) diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, sold for or delivered for use in the Northwest Territories, Yukon, Nunavut and that part of Quebec that is north of latitude 60°N;
- (i) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, for export; and
- (j) gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, as the case may be, in transit through Canada, from a place outside Canada to another place outside Canada.

Exclusion of renewable fuel

(5) Despite subsections (1) and (2), a primary supplier may subtract from their gasoline pool or distillate pool, as the case may be, a volume of renewable fuel that is in a batch of fuel in the pool or in an excess portion of a batch of fuel referred to in subsection (3) in the pool if they have a record that establishes that that volume is renewable fuel.

Reduction for use of biocrude — gasoline

(6) A primary supplier may subtract from their gasoline pool for a gasoline compliance period 20% of the volume, if any, of biocrude, other than triglyceride-derived biocrude, that they used as

compte dans la détermination du volume total de ses stocks. Le fournisseur principal consigne la partie excédentaire du lot comme s'il s'agissait du lot visé à l'article 29.

Volumes exclus

(4) Malgré les paragraphes (1) et (2), le fournisseur principal peut soustraire de ses stocks d'essence ou de distillat, le volume d'un lot de carburant — ou d'une partie d'un tel lot — compris dans ses stocks si, avant la fin de la période d'échange relative à la période de conformité, il consigne des renseignements établissant que le volume vise l'un des carburants suivants :

- a) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré pour alimenter les aéronefs;
- b) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré pour alimenter les véhicules de compétition;
- c) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré aux fins de recherche scientifique;
- d) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré comme matière première dans la production de produits chimiques, autres que des carburants, dans une installation de production de produits chimiques;
- e) carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré pour alimenter de l'équipement militaire de combat;
- f) carburant diesel ou mazout de chauffage présenté comme étant du kérosène et vendu ou livré pour alimenter les radiateurs sans bouche de ventilation, les lampes à mèche ou les cuisinières et les radiateurs reliés à un conduit de fumée;
- g) essence vendue ou livrée pour usage à Terre-Neuve-et-Labrador, aux Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province de Québec située au nord du soixantième degré de latitude nord;
- h) carburant diesel ou mazout de chauffage vendu ou livré pour usage aux Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province de Québec située au nord du soixantième degré de latitude nord;
- i) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage pour exportation;
- j) essence, carburant diesel ou mazout de chauffage en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu hors du Canada.

Exclusion — carburant renouvelable

(5) Malgré les paragraphes (1) et (2), le fournisseur principal peut soustraire de ses stocks d'essence ou de distillat, selon le cas, le volume de carburant renouvelable d'un lot de carburant ou de la partie excédentaire d'un lot de carburant visée au paragraphe (3) de ses stocks, s'il dispose de renseignements établissant qu'il s'agit d'un volume de carburant renouvelable.

Réduction — utilisation de biobrut — essence

(6) Le fournisseur principal peut, à l'égard d'une période de conformité visant l'essence, soustraire de ses stocks d'essence 20 % du volume de biobrut, autre que le biobrut issu de triglycérides, qu'il a

feedstock to produce liquid petroleum fuel during the gasoline compliance period.

utilisé comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide au cours de cette période.

Reduction for use of biocrude — distillate

(7) A primary supplier may subtract from their distillate pool for a distillate compliance period
 (a) 20% of the volume, if any, of biocrude, other than triglyceride-derived biocrude, that they used as feedstock to produce liquid petroleum fuel during the distillate compliance period; and
 (b) 85% of the volume, if any, of triglyceride-derived biocrude that they used as feedstock to produce liquid petroleum fuel during the distillate compliance period.

(7) Le fournisseur principal peut, à l'égard d'une période de conformité visant le distillat, soustraire de ses stocks de distillat :

Réduction — utilisation de biobrut — distillat

a) 20 % du volume de biobrut, autre que le biobrut issu de triglycérides, qu'il a utilisé comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide au cours de cette période;
 b) 85 % du volume de biobrut issu de triglycérides qu'il a utilisé comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide au cours de cette période.

USE OF COMPLIANCE UNITS

UTILISATION DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

Representing renewable fuel

7. (1) Compliance units, which represent litres of renewable fuel, created under Part 2 are used to establish compliance with section 5.

7. (1) Les unités de conformité créées au titre de la partie 2 correspondent à des litres de carburant renouvelable et servent à établir la conformité avec l'article 5.

Correspondance — carburant renouvelable

Use of compliance units

(2) A compliance unit may only be used once to establish compliance with section 5 and only in respect of the compliance period during which it was created under any of sections 13 to 16 or into which it was carried forward or carried back under any of sections 21 to 24.

(2) Une unité de conformité ne peut servir qu'une seule fois à établir la conformité avec l'article 5, et ce uniquement à l'égard de la période de conformité durant laquelle soit elle a été créée aux termes des articles 13 à 16, soit elle a été reportée aux termes des articles 21 à 24.

Utilisation unique des unités de conformité

Use of distillate compliance units for gasoline compliance

(3) Distillate compliance units may be used to establish compliance with subsection 5(1) for a gasoline compliance period to the extent that they are assigned as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1).

(3) Les unités de conformité visant le distillat peuvent servir à établir la conformité avec le paragraphe 5(1) relativement à une période de conformité visant l'essence, auquel cas le nombre d'unités ainsi utilisées doit correspondre au nombre attribué à la variable DtG_{DG} au paragraphe 8(1).

Unités visant le distillat pour la conformité de l'essence

VOLUME OF RENEWABLE FUEL

VOLUME DE CARBURANT RENEUVELABLE

Gasoline pool

8. (1) The volume of renewable fuel in a primary supplier's gasoline pool for a gasoline compliance period is to be determined in accordance with the equation

8. (1) Le volume de carburant renouvelable dans les stocks d'essence du fournisseur principal pour toute période de conformité visant l'essence est calculé au moyen de l'équation suivante :

Stocks d'essence

$$RF_G = Cre_G + Rec_G - Tr_G - Can_G + CF_G + CB_G + DtG_{DG}$$

$$RF_G = Cre_G + Rec_G - Tr_G - Can_G + CF_G + CB_G + DtG_{DG}$$

where

où :

RF_G is the volume, expressed in litres, of renewable fuel in their gasoline pool;
 Cre_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units that they created during the gasoline compliance period;
 Rec_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units, in respect of the gasoline compliance period, that they received in trade;
 Tr_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units, in respect of the gasoline compliance period, that they transferred in trade to another primary supplier;

RF_G représente le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable dans les stocks d'essence du fournisseur principal;
 Cre_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a créées au cours de la période de conformité en cause;
 Rec_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a reçues dans le cadre d'un échange, pour la période de conformité en cause;
 Tr_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a transférées à un autre fournisseur principal, dans le cadre d'un

<p>Can_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units, in respect of the gasoline compliance period, that they are required to cancel;</p> <p>CF_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units that they carried forward into the gasoline compliance period;</p> <p>CB_G is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units that they carried back into the gasoline compliance period, minus the volume, expressed in litres, that is equal to the number of gasoline compliance units that they carried back from the gasoline compliance period into the preceding gasoline compliance period; and</p> <p>DtG_{DG} is the volume, expressed in litres, that is equal to the number, if any, of distillate compliance units that they assign as the value for DtG_{DG} for the gasoline compliance period.</p>	<p>échange, pour la période de conformité en cause;</p> <p>Can_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il doit annuler à l'égard de la période de conformité en cause;</p> <p>CF_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a reportées d'une période de conformité antérieure à la période de conformité en cause;</p> <p>CB_G le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a reportées rétrospectivement à la période de conformité en cause, moins le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant l'essence qu'il a reportées de la période de conformité visant l'essence en cause à la période de conformité visant l'essence précédente;</p> <p>DtG_{DG} le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a attribuées à cette variable pour la période de conformité en cause.</p>
--	---

Distillate

(2) The volume of renewable fuel in a primary supplier's distillate pool for a distillate compliance period is to be determined in accordance with the equation

$$RF_D = Cre_D + Rec_D - Tr_D - Can_D + CF_D + CB_D - DtG_{DD}$$

where

<p>RF_D is the volume, expressed in litres, of renewable fuel in their distillate pool;</p> <p>Cre_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units that they created during the distillate compliance period;</p> <p>Rec_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units, in respect of the distillate compliance period, that they received in trade;</p> <p>Tr_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units, in respect of the distillate compliance period, that they transferred in trade to another primary supplier;</p> <p>Can_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units, in respect of the distillate compliance period, that they are required to cancel;</p> <p>CF_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units that they carried forward into the distillate compliance period;</p> <p>CB_D is the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units that they carried back into the</p>
--

(2) Le volume de carburant renouvelable dans les stocks de distillat du fournisseur principal pour toute période de conformité visant le distillat est calculé au moyen de l'équation suivante :

$$RF_D = Cre_D + Rec_D - Tr_D - Can_D + CF_D + CB_D - DtG_{DD}$$

où :

<p>RF_D représente le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable dans les stocks de distillat du fournisseur principal;</p> <p>Cre_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a créées au cours de la période de conformité en cause;</p> <p>Rec_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a reçues dans le cadre d'un échange, pour la période de conformité en cause;</p> <p>Tr_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a transférées à un autre fournisseur principal, dans le cadre d'un échange, pour la période de conformité en cause;</p> <p>Can_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il doit annuler à l'égard de la période de conformité en cause;</p> <p>CF_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a reportées d'une période de conformité antérieure à la période de conformité en cause;</p>

Stocks de distillat

distillate compliance period, minus the volume, expressed in litres, that is equal to the number of distillate compliance units that they carried back from the distillate compliance period into the preceding distillate compliance period; and

DtG_{DD} is the volume, expressed in litres, that is equal to

(a) for distillate compliance periods other than the first one, the value that they assigned for DtG_{DG} in subsection (1) for the gasoline compliance period that is the same period as the distillate compliance period, and

(b) for the first distillate compliance period, the total of the values that they assigned for DtG_{DG} in subsection (1) for gasoline compliance periods that overlapped with the first distillate compliance period.

CB_D le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a reportées rétroactivement à la période de conformité en cause, moins le volume, exprimé en litres, correspondant au nombre d'unités de conformité visant le distillat qu'il a reportées de la période de conformité visant le distillat en cause à la période de conformité visant le distillat précédente;

DtG_{DD} le volume, exprimé en litres, correspondant :

a) dans le cas des périodes de conformité visant le distillat autres que la première, à la valeur qu'il a attribuée à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe (1) pour la période de conformité visant l'essence quand celle-ci correspond à la période de conformité visant le distillat;

b) dans le cas de la première période de conformité visant le distillat, au total des valeurs qu'il a attribuées à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe (1) pour toute période de conformité visant l'essence qui recoupe cette première période.

REGISTRATION AS A PRIMARY SUPPLIER

Registration

9. (1) A primary supplier must register by sending to the Minister a registration report that contains the information set out in Schedule 1 at least one day before, during any period of 12 consecutive months in a gasoline compliance period, they produce without any importation or import without any production, or produce and import in total, their 400th m³

- (a) of gasoline; or
- (b) of diesel fuel or heating distillate oil, or any combination of them.

Change of information

(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in item 1 of Schedule 1 — changes, the primary supplier must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

ENREGISTREMENT DU FOURNISSEUR PRINCIPAL

Enregistrement

9. (1) Le fournisseur principal s'enregistre en transmettant au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements énumérés à l'annexe 1 au plus tard le jour précédant celui où, au cours de toute période de douze mois consécutifs comprise dans une période de conformité visant l'essence, il produit sans aucune importation, ou il importe sans aucune production, ou il produit et importe au total, 400 m³ :

- a) soit d'essence;
- b) soit de carburant diesel ou de mazout de chauffage, ou une combinaison de ceux-ci.

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés à l'article 1 de l'annexe 1 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le fournisseur principal transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

Modification des renseignements

PART 2

PARTIE 2

COMPLIANCE UNIT TRADING SYSTEM

MÉCANISME D'ÉCHANGE DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

PARTICIPANTS

PARTICIPANTS

Who are participants

10. Participants in the trading system are
(a) primary suppliers; and
(b) elective participants.

10. Les participants au mécanisme d'échange des unités de conformité sont les suivants :
a) les fournisseurs principaux;
b) les participants volontaires.

Qui sont les participants

Elective participants

11. (1) An elective participant is a person other than a primary supplier who
(a) does one or more of the following:
(i) blends, in Canada, renewable fuel with liquid petroleum fuel,

11. (1) Le participant volontaire est toute personne, autre que le fournisseur principal, qui :
a) d'une part, exerce au moins l'une des activités suivantes :

Participant volontaire

- (ii) produces, in Canada, a liquid petroleum fuel — other than gasoline, diesel fuel and heating distillate oil — by using biocrude as a feedstock,
 - (iii) imports into Canada a liquid petroleum fuel — other than gasoline, diesel fuel and heating distillate oil — that has renewable fuel content,
 - (iv) sells, in Canada, neat renewable fuel to a neat renewable fuel consumer for use as fuel in a combustion device, and
 - (v) uses, as fuel in a combustion device in Canada, neat renewable fuel that they produced or imported; and
- (b) registers by sending to the Minister a registration report that contains the information set out in Schedule 2 at least one day before they first create a compliance unit.

- (i) mélanger, au Canada, du carburant renouvelable à du carburant à base de pétrole liquide,
 - (ii) produire, au Canada, du carburant à base de pétrole liquide — autre que de l'essence, du carburant diesel et du mazout de chauffage — en utilisant du biobrû comme matière première,
 - (iii) importer, au Canada, du carburant à base de pétrole liquide — autre que de l'essence, du carburant diesel et du mazout de chauffage — contenant du carburant renouvelable,
 - (iv) vendre, au Canada, du carburant renouvelable pur au consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter les appareils à combustion,
 - (v) utiliser pour alimenter un appareil à combustion, au Canada, le carburant renouvelable pur qu'il produit ou importe;
- b) d'autre part, s'enregistre en transmettant au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements énumérés à l'annexe 2, au plus tard le jour précédant la création de sa première unité de conformité.

Change of information

(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in item 1 of Schedule 2 — changes, the elective participant must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change occurs.

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés à l'article 1 de l'annexe 2 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le participant volontaire transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

Modification des renseignements

End of participation

(3) An elective participant may end their participation in the trading system if they

- (a) send to the Minister a notice stating that they will end their participation as of a specified date;
- (b) provide any report or notice that is required by these Regulations; and
- (c) cancel, as of that specified date, all their compliance units.

(3) Le participant volontaire peut cesser de participer au mécanisme d'échange des unités de conformité si, à la fois :

- a) il transmet au ministre un avis précisant la date à laquelle il cessera de participer;
- b) il fournit tous les rapports et avis exigés par le présent règlement;
- c) il annule toutes ses unités de conformité à cette date.

Cessation de la participation

CREATION OF COMPLIANCE UNITS

CRÉATION DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

Participants who may create

12. (1) Only the following participants may create a compliance unit:

- (a) the owner of the blended fuel on its blending referred to in section 13;
- (b) the importer of the batch referred to in section 14;
- (c) the user of biocrude as feedstock to produce the fuel referred to in section 15; or
- (d) the seller of the neat renewable fuel, or the participant, referred to in section 16.

12. (1) Seuls les participants ci-après peuvent créer une unité de conformité :

- a) le propriétaire du carburant résultant du mélange au moment où il est mélangé aux termes de l'article 13;
- b) l'importateur du lot visé à l'article 14;
- c) l'utilisateur de biobrû comme matière première dans la production du carburant visé à l'article 15;
- d) le vendeur de carburant renouvelable pur, ou le participant, visé à l'article 16.

Participants créateurs

Single creator

(2) If there is more than one person described in any of paragraphs (1)(a) to (d), the creator of the compliance unit is the participant who, under a written agreement between all those persons, is designated to be the creator of the compliance unit. Without that agreement, no compliance unit is created.

(2) Si plus d'une personne est visée à l'un des alinéas (1)a) à d), le créateur de l'unité de conformité est le participant qui, en vertu d'un accord écrit conclu entre toutes ces personnes, est désigné comme étant le créateur de l'unité de conformité. Sans cet accord, l'unité n'est pas créée.

Créateur unique

Blending in Canada — gasoline compliance units	<p>13. (1) Subject to subsection (3), a single gasoline compliance unit is created for each litre of renewable fuel on its blending in Canada with a batch of liquid petroleum fuel other than diesel fuel or heating distillate oil.</p>	<p>13. (1) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant l'essence est créée pour chaque litre de carburant renouvelable au moment où il est mélangé, au Canada, à un lot de carburant à base de pétrole liquide, autre que du carburant diesel ou du mazout de chauffage.</p>	Mélange au Canada — unité visant l'essence
Blending in Canada — distillate compliance units	<p>(2) Subject to subsection (3), a single distillate compliance unit is created for each litre of renewable fuel on its blending in Canada with a batch of diesel fuel or heating distillate oil.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant le distillat est créée pour chaque litre de carburant renouvelable au moment où il est mélangé, au Canada, à un lot de carburant diesel ou de mazout de chauffage.</p>	Mélange au Canada — unité visant le distillat
Confirmation of creation	<p>(3) The creation of a compliance unit under subsection (1) or (2) is confirmed on the making of a record</p> <p>(a) of the information set out in subsection 32(1) related to the resulting blended batch and, if the resulting blended batch is high-renewable-content fuel, subsection 32(3); and</p> <p>(b) referred to in section 31 of its creation.</p>	<p>(3) La création d'une unité de conformité en application des paragraphes (1) ou (2) est confirmée au moment :</p> <p>a) de la consignation des renseignements prévus au paragraphe 32(1) relativement au lot résultant du mélange et, dans le cas où celui-ci est un lot de carburant à haute teneur en carburant renouvelable résultant du mélange, ceux prévus au paragraphe 32(3);</p> <p>b) de la consignation de sa création, prévue à l'article 31.</p>	Confirmation de la création
No recording, no creation	<p>(4) Without that recording, the compliance unit is deemed never to have been created.</p>	<p>(4) Sans cette consignation, l'unité de conformité est réputée ne pas avoir été créée.</p>	Création si consignation
Importation — gasoline compliance units	<p>14. (1) Subject to subsection (3), a single gasoline compliance unit is created for each litre of renewable fuel that is contained in a batch of liquid petroleum fuel, other than diesel fuel or heating distillate oil, on its importation into Canada.</p>	<p>14. (1) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant l'essence est créée pour chaque litre de carburant renouvelable que contient un lot de carburant à base de pétrole liquide — autre que du carburant diesel ou du mazout de chauffage — au moment de son importation au Canada.</p>	Importation — unité visant l'essence
Importation — distillate compliance units	<p>(2) Subject to subsection (3), a single distillate compliance unit is created for each litre of renewable fuel that is contained in a batch of diesel fuel, or heating distillate oil, on its importation into Canada.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant le distillat est créée pour chaque litre de carburant renouvelable que contient un lot de carburant diesel ou de mazout de chauffage au moment de son importation au Canada.</p>	Importation — unité visant le distillat
Confirmation of creation	<p>(3) The creation of a compliance unit under subsection (1) or (2) is confirmed on the making of a record</p> <p>(a) of the information set out in subsection 32(2) related to the imported batch and, if the imported batch is high-renewable-content fuel, subsection 32(3); and</p> <p>(b) referred to in section 31 of its creation.</p>	<p>(3) La création d'une unité de conformité en application des paragraphes (1) ou (2) est confirmée au moment :</p> <p>a) de la consignation des renseignements prévus au paragraphe 32(2) relativement au lot importé et, dans le cas où celui-ci est un lot importé de carburant à haute teneur en carburant renouvelable, ceux prévus au paragraphe 32(3);</p> <p>b) de la consignation de sa création, prévue à l'article 31.</p>	Confirmation de la création
No recording, no creation	<p>(4) Without that recording, the compliance unit is deemed never to have been created.</p>	<p>(4) Sans cette consignation, l'unité de conformité est réputée ne pas avoir été créée.</p>	Création si consignation
Triglyceride-derived biocrude	<p>15. (1) Subject to subsection (3), 17 distillate compliance units are created for each 20 litres of triglyceride-derived biocrude on its use as feedstock to produce liquid petroleum fuel in Canada.</p>	<p>15. (1) Sous réserve du paragraphe (3), dix-sept unités de conformité visant le distillat sont créées pour vingt litres de biobrut issu de triglycérides au moment de l'utilisation de celui-ci comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide au Canada.</p>	Biobrut issu de triglycérides
Other biocrude	<p>(2) Subject to subsection (3), a single gasoline compliance unit and a single distillate compliance unit are created for each five litres of biocrude, other than triglyceride-derived biocrude, on its use as feedstock to produce liquid petroleum fuel in Canada.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant l'essence et une unité de conformité visant le distillat sont créées pour cinq litres de biobrut autre que le biobrut issu de triglycérides, au moment de l'utilisation de celui-ci comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide au Canada.</p>	Autre biobrut

Confirmation of creation	<p>(3) The creation of a compliance unit under subsection (1) or (2) is confirmed on the making of a record</p> <p>(a) of the information set out in subsection 32(4) related to the use of biocrude as feedstock; and</p> <p>(b) referred to in section 31 of its creation.</p>	<p>(3) La création d'une unité de conformité en application des paragraphes (1) ou (2) est confirmée au moment :</p> <p>a) de la consignation des renseignements prévus au paragraphe 32(4) relativement à l'utilisation du biobrut comme matière première;</p> <p>b) de la consignation de sa création, prévue à l'article 31</p>	Confirmation de la création
No recording, no creation	<p>(4) Without that recording, the compliance unit is deemed never to have been created.</p>	<p>(4) Sans cette consignation, l'unité de conformité est réputée ne pas avoir été créée.</p>	Création si consignation
Neat renewable fuel — gasoline compliance units	<p>16. (1) Subject to subsection (3), a single gasoline compliance unit is created for each litre of a batch of neat renewable fuel on its</p> <p>(a) sale in Canada to a neat renewable fuel consumer for use as fuel in a combustion device other than a diesel engine or domestic-type burner; or</p> <p>(b) use in Canada as fuel in a combustion device other than a diesel engine or domestic-type burner by a participant who produced or imported the fuel.</p>	<p>16. (1) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant l'essence est créée pour chaque litre d'un lot de carburant renouvelable pur, selon le cas :</p> <p>a) au moment de sa vente, au Canada, au consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter un appareil à combustion autre qu'un moteur diesel ou un brûleur domestique;</p> <p>b) au moment de son utilisation, au Canada, par le participant qui l'a produit ou importé pour alimenter un appareil à combustion autre qu'un moteur diesel ou un brûleur domestique.</p>	Carburant renouvelable pur — unité visant l'essence
Neat renewable fuel — distillate compliance units	<p>(2) Subject to subsection (3), a single distillate compliance unit is created for each litre of a batch of neat renewable fuel on its</p> <p>(a) sale in Canada to a neat renewable fuel consumer for use as fuel in a diesel engine or domestic-type burner; or</p> <p>(b) use in Canada as fuel in a diesel engine or domestic-type burner by a participant who produced or imported the fuel.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), une unité de conformité visant le distillat est créée pour chaque litre d'un lot de carburant renouvelable pur, selon le cas :</p> <p>a) au moment de sa vente, au Canada, au consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter un moteur diesel ou un brûleur domestique;</p> <p>b) au moment de son utilisation, au Canada, par le participant qui l'a produit ou importé pour alimenter un moteur diesel ou un brûleur domestique.</p>	Carburant renouvelable pur — unité visant le distillat
Confirmation of creation	<p>(3) The creation of a compliance unit under subsection (1) or (2) is confirmed on the making of a record</p> <p>(a) of the information set out in subsection 32(5) related to the sale for use, or the use, as fuel in a combustion device of the batch of neat renewable fuel, as the case may be; and</p> <p>(b) referred to in section 31 of its creation.</p>	<p>(3) La création d'une unité de conformité en application des paragraphes (1) ou (2) est confirmée au moment :</p> <p>a) de la consignation des renseignements prévus au paragraphe 32(5) relativement à la vente ou à l'utilisation, selon le cas, du lot de carburant renouvelable pur pour alimenter un appareil à combustion;</p> <p>b) de la consignation de sa création, prévue à l'article 31</p>	Confirmation de la création
No recording, no creation	<p>(4) Without that recording, the compliance unit is deemed never to have been created.</p>	<p>(4) Sans cette consignation, l'unité de conformité est réputée ne pas avoir été créée.</p>	Création si consignation
Limitation	<p>17. (1) Despite sections 13 to 15, no compliance unit may be created in respect of</p> <p>(a) a resulting blended batch or imported batch of gasoline, or a batch of gasoline produced from biocrude used as feedstock, if the volume of renewable fuel in the batch comprises more than 85% of the total volume of the batch;</p> <p>(b) a resulting blended batch or imported batch of liquid petroleum fuel other than gasoline, or a batch of liquid petroleum fuel other than gasoline produced from biocrude used as feedstock, if the volume of renewable fuel in the batch comprises more than 80% of the total volume of the batch; and</p>	<p>17. (1) Malgré les articles 13 à 15, aucune unité de conformité ne peut être créée :</p> <p>a) pour un lot d'essence résultant d'un mélange ou importé, ou pour un lot d'essence produit à partir de biobrut utilisé comme matière première, si le volume de carburant renouvelable dans le lot excède 85 % du volume total du lot;</p> <p>b) pour un lot de carburant à base de pétrole liquide, autre que l'essence résultant d'un mélange ou importé ou pour un lot de ce type de carburant produit à partir de biobrut utilisé comme matière première, si le volume de carburant renouvelable dans le lot excède 80 % du volume total du lot;</p>	Limite

Limitation — municipal solid waste	<p>(c) a batch of renewable fuel that results from blending.</p> <p>(2) Despite sections 13 to 16, no compliance unit may be created in respect of renewable fuel, or biocrude, that was in whole or in part produced from municipal solid waste unless the participant has records that demonstrate that the municipal solid waste</p> <p>(a) has a biogenic carbon content, based on random sampling done at least once every three years, of greater than 50% of the total carbon content, by mass; and</p> <p>(b) is sorted and pre-processed at a facility that has removed all but trace quantities of any pesticides, paints, petroleum oils, solvents, sludges that contain heavy metals, material from tires or radioactive, corrosive, explosive or infectious materials.</p>	<p>c) pour un lot de carburant renouvelable résultant d'un mélange.</p> <p>(2) Malgré les articles 13 à 16, aucune unité de conformité ne peut être créée relativement au carburant renouvelable ou au biobrut produit, en tout ou en partie, à partir de déchets solides municipaux, sauf si le participant dispose de renseignements consignés établissant que ces déchets :</p> <p>a) d'une part, ont une teneur en carbone biogénique, selon un échantillonnage aléatoire effectué au moins tous les trois ans, supérieure à 50 % de la teneur totale en carbone, par masse;</p> <p>b) d'autre part, sont triés et traités dans une installation qui en enlève presque la totalité des pesticides, peintures, huiles de pétrole, solvants, boues contenant des métaux lourds, matières corrosives, radioactives, explosives ou infectieuses ou matières provenant de pneus.</p>	Limite — déchets municipaux
OWNERSHIP OF COMPLIANCE UNITS		PROPRIÉTÉ DES UNITÉS DE CONFORMITÉ	
Ownership of compliance units	<p>18. (1) On creation, a compliance unit is owned by the participant who created it.</p>	<p>18. (1) Dès lors que le participant crée une unité de conformité, il en est le propriétaire.</p>	Propriété des unités
Single owner	<p>(2) At any given time, a compliance unit may only have a single owner.</p>	<p>(2) L'unité de conformité ne peut avoir qu'un seul propriétaire à la fois.</p>	Propriétaire unique
Maximum number of gasoline compliance units	<p>19. (1) Subject to subsection (3), the number of gasoline compliance units in respect of a gasoline compliance period that a primary supplier may own at the end of each month during the gasoline compliance period must not exceed the greater of</p> <p>(a) six multiplied by the number of litres in the primary supplier's gasoline pool at the end of that month, determined as if the compliance period ended at the end of that month, and</p> <p>(b) 0.01 multiplied by the number of litres in the primary supplier's gasoline pool for the preceding gasoline compliance period.</p>	<p>19. (1) Sous réserve du paragraphe (3), le nombre d'unités de conformité visant l'essence liées à une période de conformité visant l'essence qui peuvent appartenir au fournisseur principal à la fin de chaque mois compris dans cette période de conformité ne doit pas dépasser la plus élevée des valeurs suivantes :</p> <p>a) celle correspondant au nombre de litres qu'il a dans ses stocks d'essence à la fin de ce mois, déterminé comme si la période de conformité se terminait à ce moment, multiplié par six;</p> <p>b) celle correspondant au nombre de litres qu'il a dans ses stocks d'essence pour la période de conformité visant l'essence précédente, multiplié par 0,01.</p>	Nombre maximal d'unités visant l'essence
Maximum number of distillate compliance units	<p>(2) Subject to subsection (3), the number of distillate compliance units in respect of a distillate compliance period that a primary supplier may own at the end of each month during the distillate compliance period must not exceed the greater of</p> <p>(a) six multiplied by the number of litres in the primary supplier's distillate pool at the end of that month, determined as if the compliance period ended at the end of that month, and</p> <p>(b) 0.004 multiplied by the number of litres</p> <p>(i) in the case of the first distillate compliance period, in the primary supplier's distillate pool determined using the pre-distillate compliance period as if it were the distillate compliance period in question, and</p> <p>(ii) in any other case, in the primary supplier's distillate pool for the preceding distillate compliance period.</p>	<p>(2) Sous réserve du paragraphe (3), le nombre d'unités de conformité visant le distillat liées à une période de conformité visant le distillat qui peuvent appartenir au fournisseur principal à la fin de chaque mois compris dans cette période de conformité ne doit pas dépasser la plus élevée des valeurs suivantes :</p> <p>a) celle correspondant au nombre de litres qu'il a dans ses stocks de distillat à la fin de ce mois, déterminé comme si la période de conformité se terminait à ce moment, multiplié par six;</p> <p>b) 0,004 multiplié par le nombre de litres, selon le cas :</p> <p>(i) qu'il a dans ses stocks de distillat, déterminé comme si la période précédant la période de conformité visant le distillat était la période de conformité visant le distillat en cause, dans le cas de la première période de conformité visant le distillat,</p>	Nombre maximal d'unités visant le distillat

Number of compliance units deemed not included

(3) For the purpose of subsection (1) or (2), the number of gasoline compliance units or distillate compliance units, as the case may be, that a primary supplier owns at the end of a month is deemed not to include the number of those compliance units, in respect of the compliance period in question, that, during the next month, they transferred in trade that were in excess of those that they received in trade.

(ii) qu'il a dans ses stocks de distillat au cours de la période de conformité visant le distillat précédente, dans les autres cas.

(3) Pour l'application des paragraphes (1) et (2), le nombre d'unités de conformité visant l'essence ou d'unités de conformité visant le distillat, selon le cas, qui appartiennent au fournisseur principal à la fin de chaque mois est réputé ne pas comprendre le nombre de ces unités de conformité, liées à la période de conformité en cause, que le fournisseur principal a, au cours du mois suivant, transférées dans le cadre d'un échange et qui excèdent le nombre de ces unités de conformité qu'il a reçues dans le cadre d'un échange.

Nombre d'unités réputées non comprises

TRADING OF COMPLIANCE UNITS

ÉCHANGE DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

To primary suppliers

20. (1) A compliance unit may only be transferred in trade to a primary supplier.

20. (1) Un échange ne peut être conclu que si le destinataire de l'unité de conformité est un fournisseur principal.

À un fournisseur principal

When trading permitted

(2) Only a compliance unit created during, or carried forward into, a compliance period may be transferred in trade, and only if the trade occurs during the trading period in respect of the compliance period.

(2) Seule l'unité de conformité créée au cours d'une période de conformité donnée ou reportée d'une période antérieure à cette période de conformité peut être échangée, et ce durant la période d'échange liée à la période de conformité en cause.

Moment de l'échange

CARRY FORWARD OF COMPLIANCE UNITS

REPORT PROSPECTIF DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

Carry forward — primary suppliers (gasoline)

21. (1) Before the end of the trading period in respect of a gasoline compliance period, a primary supplier may carry forward their surplus gasoline compliance units — up to a maximum of 0.01 multiplied by the number of litres in their gasoline pool for that gasoline compliance period — into the next gasoline compliance period.

21. (1) Avant la fin de la période d'échange liée à une période de conformité visant l'essence, le fournisseur principal peut reporter ses unités de conformité visant l'essence excédentaires — à concurrence du nombre obtenu en multipliant 0,01 par le nombre de litres qu'il a dans ses stocks d'essence durant la période de conformité visant l'essence en cause — à la période de conformité visant l'essence suivante.

Report prospectif — fournisseur principal (essence)

Surplus gasoline compliance units

(2) The number of surplus gasoline compliance units referred to in subsection (1) is the number that equals the number of litres determined according to the following formula:

$$RF_G - (0,05 \times P_G)$$

(2) Le nombre d'unités de conformité excédentaires visé au paragraphe (1) correspond au nombre de litres calculé selon la formule suivante :

$$RF_G - (0,05 \times P_G)$$

Unités de conformité excédentaires — essence

where

où

RF_G is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for the description RF_G in accordance with subsection 8(1) for that gasoline compliance period; and

RF_G représente le volume, exprimé en litres, que le fournisseur principal a déterminé pour la variable RF_G conformément au paragraphe 8(1) pour la période de conformité visant l'essence en cause;

P_G is the number of litres in the primary supplier's gasoline pool for that gasoline compliance period, as determined in accordance with section 6.

P_G le nombre de litres dans les stocks d'essence du fournisseur principal pour cette période de conformité, déterminé conformément à l'article 6.

Carry forward — primary suppliers (distillate)

22. (1) Before the end of the trading period in respect of a distillate compliance period, a primary supplier may carry forward their surplus distillate compliance units — up to a maximum of 0.004 multiplied by the number of litres in their distillate pool for that distillate compliance period — into the next distillate compliance period.

22. (1) Avant la fin de la période d'échange liée à une période de conformité visant le distillat, le fournisseur principal peut reporter ses unités de conformité visant le distillat excédentaires — à concurrence du nombre obtenu en multipliant 0,004 par le nombre de litres qu'il a dans ses stocks de distillat durant la période de conformité visant le distillat en cause — à la période de conformité visant le distillat suivante.

Report prospectif — fournisseur principal (distillat)

Surplus distillate compliance units

(2) The number of surplus distillate compliance units referred to in subsection (1) is the number that equals the number of litres determined according to the following formula:

$$RF_D - (0.02 \times P_D)$$

where

RF_D is the volume, expressed in litres, that the primary supplier determined for the description RF_D in accordance with subsection 8(2) for that distillate compliance period; and

P_D is the number of litres in the primary supplier's distillate pool for that distillate compliance period, as determined in accordance with section 6.

Carry forward into first distillate compliance period

(3) When the pre-distillate compliance period ends, a primary supplier may carry forward into the first distillate compliance period distillate compliance units that they own at the end of the pre-distillate compliance period and that have not been assigned, under subsection 7(3), as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1). The number of distillate compliance units that may be so carried forward must not exceed 0.004 multiplied by the number of litres in the primary supplier's distillate pool determined using the pre-distillate compliance period as if it were the distillate compliance period in question, and for the purpose of subsection 25(4), those distillate compliance units are, during any period between the end of the pre-distillate compliance period and the beginning of the first distillate compliance period, considered to be in the process of being carried forward.

Carry forward — elective participants

23. An elective participant may, before the end of the trading period in respect of a compliance period, carry forward their compliance units — up to a maximum of the number of compliance units that they created during the compliance period — into the next compliance period. For greater certainty, no distillate compliance units may be carried forward by an elective participant into the first distillate compliance period or any gasoline compliance period that occurs before the first distillate compliance period.

CARRY BACK OF COMPLIANCE UNITS

Carry back

24. (1) Subject to subsection (2), during the last three months of a trading period in respect of a compliance period, a primary supplier may carry back into the compliance period some, or all, of their compliance units.

Maximum carried back

(2) The maximum number of compliance units that may be carried back is

(a) for gasoline compliance units, 0.0025 multiplied by the number of litres in the primary supplier's gasoline pool for the gasoline compliance period; and

(b) for distillate compliance units, 0.001 multiplied by the number of litres in the primary

(2) Le nombre d'unités de conformité excédentaires visées au paragraphe (1) correspond au nombre de litres calculé selon la formule suivante :

$$RF_D - (0,02 \times P_D)$$

où

RF_D représente le volume, exprimé en litres, que le fournisseur principal a déterminé pour la variable RF_D conformément au paragraphe 8(2) pour la période de conformité visant le distillat en cause;

P_D le nombre de litres dans les stocks de distillat du fournisseur principal durant cette période de conformité, déterminé conformément à l'article 6.

Unités de conformité excédentaires — distillat

(3) À la fin de la période précédant la période de conformité visant le distillat, le fournisseur principal peut reporter les unités de conformité visant le distillat lui appartenant à ce moment-là et qui n'ont pas été attribuées, aux termes du paragraphe 7(3), à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe 8(1) à la première période de conformité visant le distillat. Le nombre d'unités de conformité pouvant être reportées ne doit pas dépasser la valeur correspondant au nombre de litres qu'il a dans ses stocks de distillat, déterminé comme si la période précédant la période de conformité visant le distillat était la période de conformité visant le distillat en cause, multiplié par 0,004. Pour l'application du paragraphe 25(4), durant la période comprise entre la fin de la période précédant la période de conformité visant le distillat et le début de la première période de conformité visant le distillat, ces unités de conformité visant le distillat sont réputées être en cours de report prospectif.

Report prospectif — première période de conformité — distillat

23. Le participant volontaire peut, avant la fin de la période d'échange liée à une période de conformité, reporter ses unités de conformité — à concurrence du nombre d'unités de conformité qu'il a créées durant la période de conformité en cause — à la période de conformité suivante. Il est entendu qu'aucune unité visant le distillat ne peut être reportée à la première période de conformité visant le distillat, ou toute période de conformité visant l'essence antérieure à la première période de conformité visant le distillat.

Report prospectif — participant volontaire

REPORT RÉTROSPECTIF DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

24. (1) Sous réserve du paragraphe (2), au cours des trois derniers mois de la période d'échange liée à une période de conformité, le fournisseur principal peut reporter à cette période de conformité tout ou partie de ses unités de conformité.

Report rétrospectif

(2) Le nombre d'unités de conformité que le fournisseur principal peut reporter ne peut dépasser :

Nombre maximal d'unités

a) s'agissant d'unités de conformité visant l'essence, le nombre obtenu en multipliant 0,0025 par le nombre de litres qu'il a dans ses stocks d'essence au cours de la période de conformité visant l'essence en cause;

supplier's distillate pool for the distillate compliance period.

b) s'agissant d'unités de conformité visant le distillat, le nombre obtenu en multipliant 0,001 par le nombre de litres qu'il a dans ses stocks de distillat au cours de la période de conformité visant le distillat en cause.

CANCELLATION OF COMPLIANCE UNITS

ANNULATION DES UNITÉS DE CONFORMITÉ

Carry back

25. (1) For each compliance unit that a primary supplier carried back into a compliance period, the primary supplier must, before the end of the trading period in respect of the compliance period, cancel from their compliance units that remain after that carrying back

25. (1) Pour chaque unité de conformité reportée à une période de conformité précédente, le fournisseur principal doit, avant la fin de la période d'échange liée à la période de conformité en cause, annuler parmi les unités qui lui restent après le report rétrospectif :

Report rétrospectif

- (a) two gasoline compliance units for each gasoline compliance unit carried back; and
- (b) two distillate compliance units for each distillate compliance unit carried back.

- a) s'agissant d'unités de conformité visant l'essence, deux unités pour chaque unité reportée;
- b) s'agissant d'unités de conformité visant le distillat, deux unités pour chaque unité reportée.

Exports

(2) For each litre of renewable fuel in a batch of liquid petroleum fuel exported by a participant, or by one of their affiliates who is not a participant, during a compliance period, the participant must, before the end of the trading period in respect of the compliance period, cancel compliance units that were created during, or carried forward or carried back into, the compliance period as follows:

(2) Pour chaque litre de carburant renouvelable contenu dans un lot de carburant à base de pétrole liquide que le participant — ou l'un de ses affiliés qui n'est pas un participant — a exporté au cours d'une période de conformité donnée, le participant doit, avant la fin de la période d'échange en cause, en ce qui concerne les unités de conformité créées au cours de la période de conformité ou reportées à celle-ci, en annuler :

Exportations

- (a) one distillate compliance unit, if the liquid petroleum fuel was diesel fuel or heating distillate oil; and
- (b) one gasoline compliance unit or one distillate compliance unit, in any other case.

- a) une visant le distillat si le carburant exporté est du carburant diesel ou du mazout de chauffage;
- b) une visant l'essence ou une visant le distillat, dans les autres cas.

Excess compliance units

(3) If, at the end of a month, a primary supplier owns a number of compliance units in respect of a compliance period in excess of the maximum permitted under section 19 for the month, that number of their compliance units in respect of the compliance period is cancelled at the end of the next month.

(3) Le nombre d'unités de conformité liées à une période de conformité qui, à la fin d'un mois donné, appartiennent au fournisseur principal et qui, pour ce mois, excèdent la limite permise en application de l'article 19, est annulé à la fin du mois suivant.

Unités excédentaires

Unused compliance units

(4) At the end of the trading period in respect of a compliance period, a compliance unit in respect of the compliance period that is neither used nor carried forward is cancelled.

(4) À la fin de la période d'échange liée à une période de conformité donnée, toute unité de conformité liée à cette période de conformité qui est inutilisée et qui n'a pas été reportée prospectivement est annulée.

Unités inutilisées

PART 3

PARTIE 3

RECORDS AND REPORTING

CONSIGNATION DES RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Ministerial request for samples and information

26. Any person who produces, imports or sells gasoline, diesel fuel, heating distillate oil, other liquid petroleum fuel, renewable fuel or biocrude must, on the Minister's request, provide to the Minister

26. À la demande du ministre, toute personne qui produit, importe ou vend de l'essence, du carburant diesel, du mazout de chauffage, tout autre carburant à base de pétrole liquide, du carburant renouvelable ou du biobrut doit lui fournir :

Demande du ministre — échantillons et renseignements

- (a) a sample of the fuel or biocrude;
- (b) a copy of any record required to be made by the person under these Regulations;

- a) un échantillon du carburant ou du biobrut;
- b) une copie de tout renseignement qu'elle est tenue de consigner en application du présent règlement;

	<p>(c) the name and civic address of any person from whom the fuel or biocrude was acquired and the date of acquisition; or</p> <p>(d) a copy of the measurement standard or method used to determine a volume under these Regulations.</p>	<p>c) les nom et adresse municipale de toute personne auprès de qui elle a acquis le carburant ou le biobrut et la date de l'acquisition;</p> <p>d) une copie de la méthode ou de la norme utilisée pour déterminer un volume conformément au présent règlement.</p>	
Electronic report or notice	<p>27. (1) A report or notice that is required under these Regulations must be sent electronically in the form and format specified by the Minister and must bear the electronic signature of an authorized official.</p>	<p>27. (1) Les rapports ou avis exigés par le présent règlement sont transmis électroniquement selon la forme et le format précisés par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé.</p>	Rapports et avis électroniques
Paper report or notice	<p>(2) If the Minister has not specified an electronic form and format or if it is impractical to send the report or notice electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the person's control, the report or notice must be sent on paper, signed by an authorized official, and in the form and format specified by the Minister. However, if no form and format has been so specified, it may be in any form and format.</p>	<p>(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme ni de format électronique ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet un rapport ou avis n'est pas en mesure de le faire conformément au paragraphe (1), elle le transmet sur support papier, signé par un agent autorisé et en la forme et le format précisés par le ministre ou autrement, si aucune forme ni aucun format ne sont précisés.</p>	Support papier
Non-application — auditor's report	<p>(3) Subsections (1) and (2) do not apply to the auditor's report referred to in section 28.</p>	<p>(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à l'égard du rapport du vérificateur visé à l'article 28.</p>	Non-application — rapport du vérificateur
AUDITOR'S REPORT		RAPPORT DU VÉRIFICATEUR	
Auditing of records and reports	<p>28. (1) A participant, or a producer or importer of renewable fuel, must have their records and reports that are required under these Regulations in respect of each compliance period audited by an auditor. The audit must assess whether the participant's, the producer's or the importer's practices and procedures are, in the auditor's opinion, appropriate to ensure, and to demonstrate, compliance with these Regulations.</p>	<p>28. (1) Le participant, le producteur ou l'importateur de carburant renouvelable fait vérifier par un vérificateur les renseignements et rapports exigés par le présent règlement relativement à chaque période de conformité. Le vérificateur évalue si, à son avis, les pratiques et procédures leur permettent de se conformer au présent règlement et d'en faire la preuve.</p>	Vérification des registres et rapports
Auditor's reports	<p>(2) The participant, the producer or the importer must obtain a report, signed by the auditor, in respect of the audit that contains the information set out in Schedule 3. They must, on or before June 30 following the end of the compliance period, send the auditor's report to the Minister.</p>	<p>(2) Le participant, le producteur ou l'importateur obtient du vérificateur un rapport, signé par ce dernier, comportant les renseignements énumérés à l'annexe 3 et le transmet au ministre au plus tard le 30 juin suivant la fin de la période de conformité visée.</p>	Rapport du vérificateur
Non-application — no compliance units created	<p>(3) Subsections (1) and (2) do not apply, in respect of a compliance period, to a producer or importer of a renewable fuel who demonstrates, in supporting documents sent together with a report referred to in subsection 34(4), that no compliance units were created from renewable fuel that they produced or imported during the compliance period.</p>	<p>(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent, à l'égard d'une période de conformité donnée, à un producteur ou à un importateur de carburant renouvelable que si celui-ci établit, documents à l'appui, lesquels sont transmis au ministre avec le rapport requis aux termes du paragraphe 34(4), qu'aucune unité de conformité n'a été créée à partir du carburant renouvelable qu'il a produit ou importé au cours de cette période de conformité.</p>	Non-application — aucune unité créée
Non-application before first distillate compliance period	<p>(4) During the period before the first distillate compliance period, subsections (1) and (2) do not apply to a primary supplier who, during that period, does not produce or import gasoline or create, or receive in trade, a compliance unit.</p>	<p>(4) Au cours de la période antérieure à la première période de conformité visant le distillat, les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas au fournisseur principal qui, durant cette période, n'a pas produit ou importé de l'essence ou n'a pas créé ou reçu dans le cadre d'un échange une unité de conformité.</p>	Non-application — avant la première période de conformité visant le distillat

PRIMARY SUPPLIERS

Records of batches — gasoline pool and distillate pool

29. A primary supplier must make a record of every batch of gasoline, diesel fuel or heating distillate oil that they produce or import during a gasoline compliance period. The record must contain the following information:

- (a) the volume, expressed in litres, of the batch;
- (b) the volume, expressed in litres, of renewable fuel, if any, in the batch;
- (c) whether the batch was finished gasoline, unfinished gasoline, diesel fuel or heating distillate oil;
- (d) the production facility at which the batch was produced or the province via which the importation of the batch occurred;
- (e) the date or dates on which the primary supplier
 - (i) imported the batch,
 - (ii) dispatched the batch from that production facility,
 - (iii) sent the batch to a fuel dispensing device — or the storage tank that services the fuel dispensing device — within that production facility, or
 - (iv) dispensed the batch from that fuel dispensing device;
- (f) if the entire volume of the batch is subtracted under subsection 6(4), the paragraph of that subsection that describes the fuel; and
- (g) if a portion of the volume of the batch is subtracted under subsection 6(4), the paragraph of that subsection that describes the fuel and the volume, expressed in litres, of the portion.

Annual report

30. For each compliance period during which a primary supplier produces or imports gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, they must, on or before April 15 following the end of the compliance period, send a report to the Minister that contains the information set out in Schedule 4 for the compliance period.

PARTICIPANTS

Compliance unit account book

31. (1) For each trading period in respect of a compliance period, a participant must make a record in a compliance unit account book of the gasoline compliance units and of the distillate compliance units, as the case may be, that they

- (a) created during, carried forward or carried back into, or carried forward or carried back from, the compliance period;
- (b) transferred in trade, received in trade, or cancelled during the trading period in respect of the compliance period; and
- (c) for distillate compliance units, used to establish compliance with subsection 5(1) for a gasoline compliance period because they were assigned, under subsection 7(3), as the value for DtG_{DG} in subsection 8(1).

FOURNISSEURS PRINCIPAUX

29. Le fournisseur principal consigne les renseignements ci-après pour chaque lot d'essence, de carburant diesel ou de mazout de chauffage qu'il produit ou importe au cours d'une période de conformité visant l'essence :

- a) le volume du lot, exprimé en litres;
- b) le cas échéant, le volume de carburant renouvelable dans le lot, exprimé en litres;
- c) le type de carburant, à savoir essence finie, essence non finie, carburant diesel ou mazout de chauffage;
- d) l'installation de production où le lot a été produit ou la province par laquelle le lot a été importé;
- e) la ou les dates auxquelles le fournisseur principal, selon le cas :
 - (i) a importé le lot,
 - (ii) l'a expédié à partir de l'installation de production,
 - (iii) l'a envoyé vers un dispositif qui fournit le carburant à l'installation ou au réservoir de stockage alimentant ce dispositif,
 - (iv) l'a expédié à partir de ce dispositif fournissant le carburant;
- f) si tout le volume du lot est soustrait en application du paragraphe 6(4), l'alinéa de ce paragraphe décrivant le type de carburant en cause;
- g) si une partie du volume du lot est soustraite en application du paragraphe 6(4), l'alinéa de ce paragraphe décrivant le type de carburant en cause et le volume de la partie, exprimé en litres.

Renseignements sur les lots — stocks d'essence et de distillat

30. Pour chaque période de conformité où il produit ou importe de l'essence, du carburant diesel ou du mazout de chauffage, le fournisseur principal transmet au ministre un rapport comportant les renseignements énumérés à l'annexe 4 pour la période de conformité en cause, au plus tard le 15 avril suivant la fin de la période de conformité en cause.

Rapport annuel

PARTICIPANTS

31. (1) Pour chaque période d'échange liée à une période de conformité donnée, le participant consigne, dans le livre des unités de conformité, les renseignements relatifs à ses unités visant l'essence et à celles visant le distillat qu'il a, selon le cas :

- a) créées au cours de la période de conformité ou reportées à celle-ci ou à partir de celle-ci;
- b) transférées, reçues dans le cadre d'un échange ou annulées durant la période d'échange liée à la période de conformité;
- c) dans le cas des unités visant le distillat, utilisées pour établir la conformité au paragraphe 5(1) au cours d'une période de conformité visant l'essence, ces unités étant attribuées, aux termes du paragraphe 7(3), à la variable DtG_{DG} prévue au paragraphe 8(1).

Livre des unités de conformité

Information

(2) The participant must, in the compliance unit account book for each month of the trading period in respect of a compliance period, make a record of the month and year and — in respect of any compliance units created during, carried forward or carried back into, or carried forward or carried back from, the compliance period — a record of

- (a) for each blending facility at which the participant created compliance units, the number of compliance units created as a result of the blending of renewable fuel with liquid petroleum fuel;
- (b) for each province via which the participant imported liquid petroleum fuel with renewable fuel content, the number of compliance units they created as a result of that importation;
- (c) for each production facility, the number of compliance units that the participant created as a result of the production of liquid petroleum fuel from biocrude used as feedstock;
- (d) the number of compliance units that the participant created under section 16 in respect of neat renewable fuel;
- (e) for each other participant from whom the participant received in trade compliance units, the number of compliance units so received;
- (f) for each primary supplier to whom the participant transferred in trade compliance units, the number of compliance units so transferred;
- (g) the number of compliance units that the participant carried forward under sections 21 to 23;
- (h) the number of compliance units that the participant carried back under subsection 24(1);
- (i) the number of compliance units that the participant cancelled under subsection 25(1);
- (j) for each province via which exportation occurred, the number of compliance units that the participant cancelled under subsection 25(2);
- (k) the number of their compliance units cancelled under subsection 25(3);
- (l) the number of their compliance units cancelled under subsection 25(4);
- (m) in the case of an elective participant who ends their participation in the trading system, the number of compliance units cancelled on the date on which they ended their participation;
- (n) in the case of a primary supplier, the number they assigned, if any, under subsection 7(3), as the value for Dt_{DG} in subsection 8(1); and
- (o) the date on which the record was made.

When record made

(3) The record must be made within 15 days after the end of the month for which the information is required to be recorded.

Cumulative information

(4) In addition, the record must, for each period that begins on the first day of the compliance period and ends at the end of the month in respect of which the information is required to be recorded, include

- (a) the number of compliance units referred to in each of paragraphs (2)(a) to (n);

Renseignements

(2) Le participant consigne dans le livre des unités de conformité, pour chaque mois de la période d'échange liée à une période de conformité donnée, le mois et l'année en cause ainsi que, relativement à toute unité de conformité créée au cours de cette période de conformité ou reportée à celle-ci ou à partir de celle-ci :

- a) le nombre d'unités qu'il a créées par suite du mélange de carburant renouvelable à du carburant à base de pétrole liquide, par installation de mélange où il les a créés ;
- b) le nombre d'unités qu'il a créées par suite de l'importation de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable, par province par laquelle l'importation a lieu;
- c) le nombre d'unités qu'il a créées par suite de l'utilisation de biobrut comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide, par installation de production en cause;
- d) le nombre d'unités qu'il a créées aux termes de l'article 16 relativement au carburant renouvelable pur;
- e) le nombre d'unités qu'il a reçues dans le cadre d'échanges, par participant en cause;
- f) le nombre d'unités qu'il a transférées dans le cadre d'échanges, par fournisseur principal en cause;
- g) le nombre d'unités qu'il a reportées aux termes des articles 21 à 23;
- h) le nombre d'unités qu'il a reportées aux termes du paragraphe 24(1);
- i) le nombre d'unités qu'il a annulées aux termes du paragraphe 25(1);
- j) le nombre d'unités qu'il a annulées aux termes du paragraphe 25(2), par province à partir de laquelle l'exportation a lieu;
- k) le nombre de ses unités annulées aux termes du paragraphe 25(3);
- l) le nombre de ses unités annulées aux termes du paragraphe 25(4);
- m) s'agissant du participant volontaire, le nombre d'unités qu'il a annulées au moment où il a cessé de participer au mécanisme d'échange, le cas échéant;
- n) s'agissant du fournisseur principal, le nombre qu'il a attribué, aux termes du paragraphe 7(3), à la variable Dt_{DG} prévue au paragraphe 8(1), le cas échéant;
- o) la date de consignation des renseignements.

Moment de la consignation

(3) Les renseignements doivent être consignés dans les quinze jours suivant la fin du mois en cause.

Cumul

(4) Le participant consigne également, pour toute période écoulée depuis le début de la période de conformité jusqu'à la fin de chacun des mois où la consignation est faite :

- a) le nombre d'unités de conformité visées à chacun des alinéas (2)a) à n) ;

	<p>(b) the number of compliance units that the participant created, carried forward, carried back, transferred in trade, received in trade or cancelled, as the case may be; and</p> <p>(c) the balance of the participant's compliance units.</p>	<p>b) le nombre d'unités de conformité que le participant a créées, reportées, transférées ou reçues dans le cadre d'un échange ou annulées, le cas échéant;</p> <p>c) le solde des unités de conformité du participant.</p>	
Format	<p>(5) The compliance unit account book must be in the form and format specified by the Minister. However, if no form and format is so specified, it may be in any form and format.</p>	<p>(5) Le livre des unités de conformité est tenu selon la forme et le format précisés par le ministre ou autrement, si aucune forme et aucun format ne sont précisés.</p>	Format
Records for blended fuel	<p>32. (1) A participant who creates a compliance unit under section 13 must make a record of the following information for each batch of the resulting blended fuel:</p> <p>(a) the civic address and name, if any, of the facility where the blending occurred or, if the blending occurred in a mobile facility, the province where it occurred;</p> <p>(b) the date on which the batch was blended;</p> <p>(c) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel that was blended with the renewable fuel and the type of liquid petroleum fuel it was:</p> <p>(i) finished gasoline,</p> <p>(ii) unfinished gasoline,</p> <p>(iii) diesel fuel,</p> <p>(iv) heating distillate oil, or</p> <p>(v) another type of liquid petroleum fuel, in which case, the type must be specified;</p> <p>(d) the type and volume, expressed in litres, of renewable fuel that was blended with the liquid petroleum fuel and, if known,</p> <p>(i) the name, civic address and telephone number of the person from whom the renewable fuel was acquired and of the person who produced the renewable fuel, and</p> <p>(ii) each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel; and</p> <p>(e) the content of renewable fuel in the batch, expressed as per cent by volume.</p>	<p>32. (1) Le participant qui crée une unité de conformité au titre de l'article 13 consigne les renseignements ci-après pour chaque lot résultant du mélange de carburants :</p> <p>a) l'adresse municipale et, le cas échéant, le nom de l'installation où s'est fait le mélange ou, dans le cas d'une installation mobile, le nom de la province où a eu lieu le mélange;</p> <p>b) la date à laquelle le lot a été mélangé;</p> <p>c) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide qui a été mélangé à du carburant renouvelable, et le type de carburant à base de pétrole liquide en cause, à savoir :</p> <p>(i) essence finie,</p> <p>(ii) essence non finie,</p> <p>(iii) carburant diesel,</p> <p>(iv) mazout de chauffage,</p> <p>(v) tout autre type de carburant à base de pétrole liquide, auquel cas celui-ci est précisé;</p> <p>d) le type de carburant renouvelable mélangé au carburant à base de pétrole liquide et son volume, exprimé en litres, ainsi que, s'ils sont connus, les renseignements suivants :</p> <p>(i) les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne de laquelle le carburant renouvelable a été acquis et de celle qui l'a produit,</p> <p>(ii) chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à produire le carburant renouvelable;</p> <p>e) le contenu de carburant renouvelable dans le lot, exprimé en pourcentage volumique.</p>	Renseignements — mélanges de carburants
Records for imported fuel	<p>(2) A participant who creates a compliance unit under section 14 must make a record of the following information for each batch of the imported fuel:</p> <p>(a) the province via which the importation occurred and the point of entry into Canada;</p> <p>(b) the date that the batch was imported and, if known, the name, civic address and telephone number of the person from whom the batch was acquired and of the person who produced the batch;</p> <p>(c) the volume, expressed in litres, of the batch and the type of fuel it was:</p> <p>(i) finished gasoline,</p> <p>(ii) unfinished gasoline,</p> <p>(iii) diesel fuel,</p> <p>(iv) heating distillate oil, or</p>	<p>(2) Le participant qui crée une unité de conformité au titre de l'article 14 consigne les renseignements ci-après pour chaque lot de carburant importé :</p> <p>a) la province par laquelle l'importation a lieu et le point d'entrée;</p> <p>b) la date d'importation du lot et, s'ils sont connus, les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne de laquelle le lot a été acquis et de celle qui l'a produit;</p> <p>c) le volume du lot, exprimé en litres, et le type de carburant en cause, à savoir :</p> <p>(i) essence finie,</p> <p>(ii) essence non finie,</p> <p>(iii) carburant diesel,</p> <p>(iv) mazout de chauffage,</p>	Renseignements — carburants importés

Records for high-renewable-content fuel

- (v) another type of liquid petroleum fuel, in which case, the type must be specified;
 - (d) for the renewable fuel in the batch,
 - (i) the type of renewable fuel,
 - (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel, and
 - (iii) if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel and the country of origin of that renewable fuel; and
 - (e) the content of renewable fuel in the batch, expressed as per cent by volume.
- (3) A participant who creates a compliance unit under section 13 or 14 must make a record of the following information for each batch of high-renewable-content fuel that resulted from blending or was imported, as the case may be:
- (a) information that establishes that the high-renewable-content fuel
 - (i) was sold in Canada for use as fuel in a combustion device and was identified as being high-renewable-content fuel in a cautionary statement in both official languages that identified its renewable fuel type, that specified its minimum renewable fuel content and that stated that it may not be suitable for some engines and that the owner's manual ought to be consulted on this matter, which statement must have been
 - (A) on the fuel dispensing device that dispensed the fuel into a fuel tank of a combustion device, in a location and manner that allowed it to be easily read by a person while dispensing the fuel, or
 - (B) in a document provided, prior to the sale or transfer of the fuel, to the person who used it as fuel in a combustion device, or
 - (ii) was used in Canada by the participant as fuel in a combustion device;
 - (b) the type of combustion device, namely, a diesel engine, a domestic-type burner, a spark-ignition engine, a boiler, a furnace or another type; and
 - (c) the civic address of each facility to which the high-renewable-content fuel was delivered to be dispensed into a fuel tank of a combustion device and the date of that delivery.

Records for biocrude as feedstock

- (4) A participant who creates a compliance unit under section 15 must, once per month, make a record that contains the following information related to the use of biocrude as feedstock during the previous month:
- (a) the civic address and name, if any, of the production facility; and
 - (b) for each of type of biocrude so used,

- (v) tout autre type de carburant à base de pétrole liquide, auquel cas celui-ci est précisé;
 - d) relativement au carburant renouvelable contenu dans le lot :
 - (i) le type de carburant renouvelable en cause,
 - (ii) le volume, exprimé en litres,
 - (iii) si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire et le pays d'origine de ce carburant renouvelable;
 - e) le contenu de carburant renouvelable dans le lot, exprimé en pourcentage volumique.
- (3) Le participant qui crée une unité de conformité au titre des articles 13 ou 14 consigne les renseignements ci-après pour chaque lot de carburant à haute teneur en carburant renouvelable résultant d'un mélange ou importé, selon le cas :

Renseignements — carburant à haute teneur en carburant renouvelable

- a) ceux permettant d'établir que ce carburant a été :
 - (i) soit vendu au Canada pour alimenter un appareil à combustion et identifié comme étant du carburant à haute teneur en carburant renouvelable au moyen d'un avertissement qui, d'une part, précise, dans les deux langues officielles, le type de carburant renouvelable, son contenu minimum en carburant renouvelable, le fait qu'il peut ne pas convenir à certains moteurs et que le manuel du propriétaire devrait être consulté à ce sujet et, d'autre part, apparaît à l'un ou l'autre des endroits suivants :
 - (A) sur le dispositif fournissant le carburant pour alimenter un réservoir d'appareil à combustion, à un endroit et d'une manière permettant à l'utilisateur du dispositif de le lire facilement;
 - (B) dans des documents fournis, avant la vente ou le transfert du carburant, à la personne qui utilise celui-ci pour alimenter un appareil à combustion,
 - (ii) soit utilisé au Canada, par le participant, comme carburant dans un appareil à combustion;
- b) le type d'appareil à combustion en cause parmi les types suivants : moteur diesel, brûleur domestique, moteur à allumage par bougies, chaudière, générateur d'air chaud ou tout autre type;
- c) l'adresse municipale de chaque installation à laquelle le carburant a été livré pour alimenter un réservoir d'appareil à combustion et la date de la livraison.

Renseignements — matière première de biobrut

- (4) Le participant qui crée une unité de conformité au titre de l'article 15 consigne une fois par mois les renseignements ci-après liés à l'utilisation du biobrut comme matière première au cours du mois précédent :
- a) l'adresse municipale et, le cas échéant, le nom de l'installation de production;
 - b) pour chaque type de biobrut utilisé :

- (i) the month and year in which the biocrude was used,
- (ii) the volume, expressed in litres,
- (iii) the name of each person from whom the biocrude was acquired, if any,
- (iv) if known, the name of each person who produced the biocrude, and
- (v) if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the biocrude and the country of origin of that biocrude.

- (i) le mois et l'année de l'utilisation,
- (ii) le volume, exprimé en litres,
- (iii) le nom de chaque personne de laquelle le biobrut a été acquis, le cas échéant,
- (iv) s'il est connu, le nom de toute personne qui a produit le biobrut,
- (v) si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à produire le biobrut et le pays d'origine du biobrut.

Records for neat renewable fuel

(5) A participant who creates a compliance unit under section 16 must make a record of the following information for the batch of neat renewable fuel in question:

(a) information that establishes that the neat renewable fuel

(i) was sold in Canada for use as fuel in a combustion device and, for neat renewable fuel that is biodiesel, was identified as being neat renewable fuel in a cautionary statement in both official languages that identified its type and that stated that it may not be suitable for some engines and that the owner's manual ought to be consulted on this matter, which statement must have been

(A) on the fuel dispensing device that dispensed the fuel into a fuel tank of a combustion device, in a location and manner that allowed it to be easily read by a person while dispensing the fuel, or

(B) in a document provided, prior to the sale or transfer of the fuel, to the person who used it as fuel in a combustion device, or

(ii) was used in Canada by the participant as a fuel in a combustion device;

(b) the type of combustion device, namely, a diesel engine, a domestic-type burner, a spark-ignition engine, a boiler, a furnace or another type;

(c) the type of neat renewable fuel and the volume, expressed in litres, of the batch;

(d) the date on which the batch was sold or used;

(e) the name and the civic address of the neat renewable fuel consumer in respect of the batch;

(f) the civic address of each facility where the neat renewable fuel was dispensed into the fuel tank of the combustion device;

(g) the name, civic address and telephone number of the person, if any, from whom the neat renewable fuel was acquired and of the person who produced the neat renewable fuel, if known; and

(h) if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the neat renewable fuel.

(5) Le participant qui crée une unité de conformité au titre de l'article 16 consigne les renseignements ci-après pour le lot de carburant renouvelable pur en cause :

a) ceux permettant d'établir que le carburant a été :

(i) soit vendu au Canada pour alimenter un appareil à combustion et si le carburant renouvelable pur est du biodiesel, il a été identifié comme étant du carburant renouvelable pur au moyen d'un avertissement qui, d'une part, précise, dans les deux langues officielles, son type, le fait qu'il peut ne pas convenir à certains moteurs et que le manuel du propriétaire devrait être consulté à ce sujet et, d'autre part, apparaît à l'un ou l'autre des endroits suivants :

(A) sur le dispositif fournissant le carburant pour alimenter un réservoir d'appareil à combustion, à un endroit et d'une manière permettant à l'utilisateur du dispositif de le lire facilement;

(B) dans des documents fournis, avant la vente ou le transfert du carburant, à la personne qui utilise celui-ci pour alimenter un appareil à combustion,

(ii) soit utilisé au Canada, par le participant, comme carburant dans un appareil à combustion;

b) le type d'appareil à combustion en cause parmi les types suivants : moteur diesel, brûleur domestique, moteur à allumage par bougies, chaudière, générateur d'air chaud ou tout autre type;

c) le type de carburant renouvelable pur et le volume du lot, exprimé en litres;

d) la date à laquelle le lot a été vendu ou utilisé;

e) les nom et adresse municipale du consommateur de carburant renouvelable pur relativement à ce lot;

f) l'adresse municipale de chaque installation où le réservoir d'un appareil à combustion a été alimenté en carburant renouvelable pur;

g) les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne de laquelle le carburant renouvelable pur a été acquis, le cas échéant, et de celle qui l'a produit, s'ils sont connus;

h) si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire.

Renseignements — carburant renouvelable pur

Records for trades	<p>(6) For each trade, a participant who transfers in trade, or receives in trade, compliance units must record the following information:</p> <p>(a) the name of the primary supplier who received compliance units in trade;</p> <p>(b) the name of the other participant who transferred in trade the compliance units to the participant;</p> <p>(c) the date of the trade and the trading period in respect of which the trade is made;</p> <p>(d) the number of gasoline compliance units traded, if any; and</p> <p>(e) the number of distillate compliance units traded, if any.</p>	<p>(6) Le participant qui reçoit ou transfère dans le cadre d'un échange des unités de conformité consigne les renseignements ci-après pour chaque échange :</p> <p>a) le nom du fournisseur principal qui a reçu les unités de conformité dans le cadre de l'échange;</p> <p>b) le nom de l'autre participant qui a transféré les unités de conformité au participant dans le cadre de l'échange;</p> <p>c) la date de l'échange et la période d'échange relativement à laquelle cet échange a lieu;</p> <p>d) le nombre d'unités de conformité visant l'essence échangées, le cas échéant;</p> <p>e) le nombre d'unités de conformité visant le distillat échangées, le cas échéant.</p>	Renseignements sur les échanges
Record — section 19	<p>(7) Within 15 days after the end of each month during a compliance period, a primary supplier must make a record of the number calculated in accordance with subsection 19(1) or (2), as the case may be, for that month.</p>	<p>(7) Dans les quinze jours suivant la fin de chaque mois compris dans une période de conformité donnée, le fournisseur principal consigne le résultat du calcul effectué conformément à l'article 19, pour le mois en cause.</p>	Renseignements — article 19
Records for exports	<p>(8) For each batch of renewable fuel, or of liquid petroleum fuel that has renewable fuel content, that is exported by a participant or by one of their affiliates who is not a participant, the participant must make a record of</p> <p>(a) the province via which the batch was exported;</p> <p>(b) the type of fuel, from the following fuel types, that was exported:</p> <p>(i) renewable fuel, in which case, the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel,</p> <p>(ii) finished gasoline,</p> <p>(iii) unfinished gasoline,</p> <p>(iv) diesel fuel,</p> <p>(v) heating distillate oil, or</p> <p>(vi) another type of liquid petroleum fuel, in which case, the type must be specified; and</p> <p>(c) the volume, expressed in litres, of the batch of renewable fuel or of the renewable fuel content in the batch, as the case may be.</p>	<p>(8) Pour chaque lot de carburant renouvelable ou de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable que le participant ou l'un de ses affiliés non participant exporte, le participant consigne les renseignements suivants :</p> <p>a) la province à partir de laquelle le lot a été exporté;</p> <p>b) le type de carburant en cause, à savoir :</p> <p>(i) carburant renouvelable, auquel cas celui-ci est précisé, et si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,</p> <p>(ii) essence finie,</p> <p>(iii) essence non finie,</p> <p>(iv) carburant diesel,</p> <p>(v) mazout de chauffage,</p> <p>(vi) tout autre type de carburant à base de pétrole liquide, auquel cas celui-ci est précisé;</p> <p>c) le volume, exprimé en litres, du lot de carburant renouvelable ou de carburant renouvelable que contient le lot, selon le cas.</p>	Renseignements — carburants exportés
Documents establishing renewable fuel	<p>(9) A person who creates a compliance unit based on a litre of renewable fuel or neat renewable fuel must have documentation that establishes that the fuel is renewable fuel or neat renewable fuel, as the case may be, as defined in subsection 1(1).</p>	<p>(9) La personne qui crée une unité de conformité sur la base d'un litre de carburant renouvelable ou de carburant renouvelable pur doit posséder les documents permettant d'établir qu'il s'agit de carburant renouvelable ou de carburant renouvelable pur, selon le cas, au sens du paragraphe 1(1).</p>	Documents à l'appui — carburant renouvelable
Documents establishing biocrude	<p>(10) A person who creates a compliance unit based on a volume of biocrude must have documentation that establishes</p> <p>(a) in the case of biocrude other than triglyceride-derived biocrude, that it is biocrude as defined in subsection 1(1); and</p> <p>(b) in the case of triglyceride-derived biocrude, that it is triglyceride-derived biocrude as defined in that subsection .</p>	<p>(10) La personne qui crée une unité de conformité sur la base d'un volume de biobrut doit posséder les documents permettant d'établir qu'il s'agit, selon le cas :</p> <p>a) de biobrut, au sens du paragraphe 1(1), à l'exclusion du biobrut issu de triglycérides;</p> <p>b) de biobrut issu de triglycérides, au sens de ce paragraphe.</p>	Documents à l'appui — biobrut

Annual report	<p>33. For each compliance period in respect of which a compliance unit is created, carried forward, carried back, transferred in trade, received in trade, or cancelled by a participant, the participant must, on or before April 15 following the end of the compliance period, send a report to the Minister that contains the information set out in Schedule 5 for the compliance period.</p>	<p>33. Pour chaque période de conformité où une unité de conformité est créée, reportée, reçue ou transférée dans le cadre d'un échange, ou annulée par le participant, ce dernier doit transmettre au ministre un rapport comportant les renseignements énumérés à l'annexe 5, au plus tard le 15 avril suivant la fin de la période de conformité en cause.</p>	Rapport annuel
---------------	--	--	----------------

**PRODUCERS OR IMPORTERS OF
RENEWABLE FUEL**

**PRODUCTEURS OU IMPORTATEURS DE
CARBURANT RENEUVABLE**

Registration	<p>34. (1) A producer in, or an importer into, Canada of renewable fuel must register by sending to the Minister a registration report that contains the information set out in Schedule 6 at least one day before they produce without any importation or import without any production, or their production and importation combined reaches, 400 m³ of renewable fuel during any period of 12 consecutive months in a gasoline compliance period.</p>	<p>34. (1) Le producteur ou l'importateur, au Canada, de carburant renouvelable s'enregistre en transmettant au ministre un rapport d'enregistrement comportant les renseignements énumérés à l'annexe 6, au plus tard le jour précédant celui où il produit sans aucune importation, ou il importe sans aucune production, ou il produit et importe au total, 400 m³ de carburant renouvelable au cours de toute période de douze mois consécutifs comprise dans une période de conformité visant l'essence.</p>	Enregistrement
--------------	--	---	----------------

Change of information	<p>(2) If the information provided in the registration report — other than the information referred to in item 1 of Schedule 6 — changes, the producer or importer must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.</p>	<p>(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés à l'article 1 de l'annexe 6 — fournis dans le rapport d'enregistrement, le producteur ou l'importateur transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.</p>	Modification des renseignements
-----------------------	---	---	---------------------------------

Record-keeping	<p>(3) The producer or importer must — for each batch of renewable fuel that they produce in, import into or sell in Canada during a gasoline compliance period — make a record of the following information:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the type of renewable fuel; (b) if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel; (c) the volume of the batch, expressed in litres; (d) for a batch that was produced, the civic address of the facility at which it was produced and the date or dates on which they dispatched the batch from that facility or sent the batch to a fuel dispensing device within that facility; (e) for a batch that was imported, the province via which importation occurred, the date of importation of the batch and its country of origin; (f) the date of sale, if any, of the batch and the name of the person to whom it was sold; (g) whether the batch of renewable fuel is to be exported and, if so <ul style="list-style-type: none"> (i) in the case of fuel that is sold by the producer or the importer prior to its exportation, the province in which the fuel was located when ownership of the fuel was transferred by that sale, and (ii) in any other case, the province via which the exportation is to occur; and (h) if known, whether the batch of renewable fuel is to be blended with liquid petroleum fuel at a facility in Canada and, if so, the name of the 	<p>(3) Le producteur ou l'importateur consigne les renseignements ci-après pour chaque lot de carburant renouvelable qu'il importe, produit ou vend, au Canada, au cours d'une période de conformité visant l'essence :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) le type de carburant renouvelable en cause; b) si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire; c) le volume du lot, exprimé en litres; d) s'il s'agit d'un lot produit, l'adresse municipale de l'installation dans laquelle le lot a été produit et la ou les dates de son expédition à partir de celle-ci ou vers un dispositif fournissant le carburant à cette installation; e) s'il s'agit d'un lot importé, la province par laquelle il a été importé, la date de l'importation et le pays d'origine; f) la date de la vente du lot, le cas échéant, et le nom de la personne à qui il a été vendu; g) le cas échéant, le fait que le lot de carburant renouvelable doit être exporté et : <ul style="list-style-type: none"> (i) dans le cas où il est vendu par le producteur ou l'importateur avant son exportation, la province dans laquelle le carburant se trouvait quand la propriété de ce carburant a été transférée par cette vente, (ii) dans les autres cas, la province à partir de laquelle l'exportation aura lieu; h) le cas échéant et si l'information est connue, le fait que le lot de carburant renouvelable est destiné à être mélangé à du carburant à base de 	Renseignements à consigner
----------------	--	--	----------------------------

person, or persons, who is to own the resulting blended fuel and the civic address of the facility.

pétrole liquide dans une installation au Canada, le nom de la ou des personnes qui seront propriétaires du mélange de carburant qui en résulte et l'adresse municipale de l'installation en cause.

Annual report

(4) For each gasoline compliance period during which the producer or importer produces or imports renewable fuel, they must, on or before February 15 following the end of the compliance period, send a report to the Minister that contains the information set out in Schedule 7 for the gasoline compliance period.

(4) Pour chaque période de conformité visant l'essence au cours de laquelle le producteur ou l'importateur produit ou importe du carburant renouvelable, celui-ci transmet au ministre, au plus tard le 15 février suivant la fin de la période de conformité en cause, un rapport comportant les renseignements énumérés à l'annexe 7,

Rapport annuel

PERSONS WHO ARE REQUIRED TO REGISTER

PERSONNES TENUES DE S'ENREGISTRER

Report on measurement methods

35. (1) A person who sends a registration report must send to the Minister a report on measurement methods, signed by an authorized official, that contains the information set out in Schedule 8 on or before the later of the day that is 180 days after the day on which this section comes into force and the day on which they send the registration report. The report on measurement methods must provide that information for each facility, and for each province via which importation occurs, that is, or is to be, identified in the registration report.

35. (1) Toute personne qui transmet un rapport d'enregistrement doit transmettre au ministre un rapport sur les méthodes de mesure comportant les renseignements énumérés à l'annexe 8 et signé par l'agent autorisé, au plus tard cent quatre-vingts jours après la date de l'entrée en vigueur du présent article ou, si elle est postérieure, à la date d'envoi du rapport d'enregistrement. Le rapport sur les méthodes de mesure comporte des renseignements sur chacune des installations et chacune des provinces par laquelle l'importation a lieu, qui est ou sera mentionnée dans le rapport d'enregistrement.

Rapport sur les méthodes de mesure

Change of information

(2) If the information provided in the report on measurement methods — other than the information reported under item 1 of Schedule 8 — changes, the person must send a notice to the Minister that provides the updated information no later than five days after the change.

(2) En cas de modification des renseignements — autres que ceux visés à l'article 1 de l'annexe 8 — fournis dans le rapport sur les méthodes de mesure, la personne transmet au ministre un avis indiquant les nouveaux renseignements dans les cinq jours suivant la modification.

Modification des renseignements

Decommissioning of a facility

(3) Subsection (1) does not apply in respect of a production facility that is decommissioned, and ceases producing gasoline, diesel fuel and heating distillate oil, before the day that is 180 days after this section comes into force.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'installation de production qui est mise hors service et cesse sa production d'essence, de carburant diesel et de mazout de chauffage au plus tard le jour précédant le cent quatre-vingtième jour qui suit l'entrée en vigueur du présent article.

Mise hors service de l'installation

SELLERS OF FUEL FOR EXPORT

VENDEURS DE CARBURANT DESTINÉ À L'EXPORTATION

Record-keeping

36. (1) A person other than a participant, or a producer or importer of renewable fuel, who, during a gasoline compliance period, sells for export a batch of renewable fuel, or of liquid petroleum fuel that has renewable fuel content, must record

36. (1) Toute personne autre qu'un participant, ou un importateur ou un producteur de carburant renouvelable, qui, durant une période de conformité visant l'essence donnée, vend pour exportation un lot de carburant renouvelable ou de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable, consigne les renseignements ci-après :

Consignation

(a) the type of fuel, from the following fuel types, that was so sold:

a) le type de carburant en cause, à savoir :

- (i) renewable fuel, in which case, the type of renewable fuel must be specified and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel,
- (ii) finished gasoline,
- (iii) unfinished gasoline,
- (iv) diesel fuel,
- (v) heating distillate oil, or
- (vi) another type of liquid petroleum fuel, in which case, the type must be specified; and

- (i) carburant renouvelable, auquel cas celui-ci est précisé, de même que, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (ii) essence finie,
- (iii) essence non finie,
- (iv) carburant diesel,
- (v) mazout de chauffage,
- (vi) tout autre type de carburant à base de pétrole liquide, auquel cas celui-ci est précisé;

(b) the volume, expressed in litres, of the batch of renewable fuel or of the renewable fuel

content in the batch of liquid petroleum fuel, as the case may be; and
 (c) the province in which the batch was located when ownership of the batch was transferred.

b) le volume du lot de carburant renouvelable ou celui du carburant renouvelable contenu dans le lot de carburant à base de pétrole liquide, selon le cas, exprimé en litres;
 c) la province dans laquelle le lot se trouvait quand la propriété de ce lot a été transférée.

Annual report

(2) For each gasoline compliance period during which the person sold for export a batch referred to in subsection (1), they must, on or before February 15 following the end of the compliance period, send a report to the Minister that contains the following information for the compliance period, for each type of renewable fuel by each province in which the fuel was located when ownership of the fuel was transferred by that sale:

(2) Pour chacune des périodes de conformité visant l'essence au cours desquelles la personne a vendu le lot visé au paragraphe (1) pour exportation, elle transmet au ministre, au plus tard le 15 février suivant la fin de la période de conformité en cause, un rapport comportant les renseignements ci-après à l'égard de celle-ci, pour chaque type de carburant renouvelable et par province dans laquelle le carburant se trouvait quand la propriété du carburant a été transférée par cette vente :

Rapport annuel

(a) the volume, expressed in litres, of renewable fuel sold for export and, if known, that volume, by each type of renewable fuel feedstock; and
 (b) the volume, expressed in litres, of renewable fuel content in each type of liquid petroleum fuel sold for export.

a) le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable vendu pour exportation et, si l'information est connue, ce même volume par type de matière première de carburant renouvelable;
 b) le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable contenu dans chaque type de carburant à base de pétrole liquide qui a été vendu pour exportation.

Non-application

(3) Subsections (1) and (2) do not apply to a person who, during a gasoline compliance period, sells for export less than 1000 m³ of renewable fuel or of liquid petroleum fuel that has renewable fuel content.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à la personne qui, au cours d'une période de conformité visant l'essence, vend pour exportation moins de 1 000 m³ de carburant renouvelable ou de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable.

Non-application

RECORD-MAKING AND RETENTION OF INFORMATION

CONSIGNATION ET CONSERVATION DES RENSEIGNEMENTS

When records made

37. Except as otherwise provided in these Regulations, records must be made as soon as feasible but no later than 15 days after the information to be recorded becomes available.

37. Sauf disposition contraire du présent règlement, tout renseignement doit être consigné dès que possible, mais au plus tard 15 jours suivant le moment où il est accessible.

Moment de la consignation

Retention of records

38. (1) A person who is required under these Regulations to make a record or send a report or notice must keep the record or a copy of the report or notice, as well as any supporting documents that relate to the information contained in that record or copy, for at least five years after they make the record or send the report or notice. The record or copy must be kept at the person's principal place of business in Canada or at any other place in Canada where it can be inspected. If the record or copy is kept at one of those other places, the person must provide the Minister with the civic address of that other place.

38. (1) Toute personne tenue de consigner des renseignements ou de transmettre un rapport ou un avis en application du présent règlement doit conserver les renseignements en cause ou la copie du rapport ou de l'avis, ainsi que tout document à l'appui, pendant au moins cinq ans suivant la consignation des renseignements ou la transmission du rapport ou de l'avis. Les renseignements et les copies sont conservés à l'établissement principal de la personne, au Canada, ou en tout autre lieu au Canada où ils peuvent être examinés. Dans ce dernier cas, la personne informe le ministre de l'adresse municipale du lieu.

Conservation des renseignements

Supporting documents

(2) Every participant must keep supporting documents evidencing the information recorded under section 31 in their compliance unit account book and recorded under sections 29 and 32, including,

(2) Tout participant doit conserver les documents à l'appui des renseignements consignés au titre de l'article 31 dans le livre des unités de conformité et de ceux consignés au titre des articles 29 et 32, notamment :

Documents à l'appui

(a) data on and calculations of volumes recorded;
 (b) dated metered-values, bills of lading, invoices, sales receipts, records of payment and records of transactions for gasoline, diesel fuel, heating distillate oil, renewable fuel and biocrude

a) les données relatives aux volumes consignés, ainsi que les calculs de ces volumes ;
 b) les quantités mesurées, lettres de transport, factures, récépissés, relevés de paiement et relevés d'opération datés visant l'essence, le carburant

that are used, blended, sold, imported or acquired from or transferred to another fuel supplier or facility; and
 (c) dated contracts, records of transfer, invoices, records of payment and agreements for transfers of gasoline, diesel fuel, heating distillate oil, renewable fuel, biocrude and compliance units.

diesel, le mazout de chauffage, le carburant renouvelable et le biobrut utilisés, mélangés, vendus, importés, acquis auprès d'un autre fournisseur de carburant ou transférés à celui-ci ou d'une installation à une autre;
 c) les contrats, relevés de transfert, factures, relevés de paiement et ententes datés relatifs au transfert d'essence, de carburant diesel, de mazout de chauffage, de carburant renouvelable, de biobrut et des unités de conformité.

INTERIM REPORTS

RAPPORTS PROVISOIRES

December 15, 2010 to December 31, 2011
39. A person who would, if the first gasoline compliance period were to finish on December 31, 2011, be required to submit a report under section 30 or 33 or subsections 34(4) or 36(2) must submit an interim report to the Minister for the period that begins on December 15, 2010 and that ends on December 31, 2011 in accordance with that section or subsection but as if that period were the first gasoline compliance period.

39. La personne qui, si la première période de conformité visant l'essence se terminait le 31 décembre 2011, devrait transmettre un rapport au ministre en application des articles 30 ou 33, ou des paragraphes 34(4) ou 36(2) transmet au ministre un rapport provisoire pour la période débutant le 15 décembre 2010 et se terminant le 31 décembre 2011, conformément à celle de ces dispositions qui s'applique, mais comme si cette période était la première période de conformité visant l'essence.
 Du 15 décembre 2010 au 31 décembre 2011

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Registration
40. (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the day on which they are registered.
 Gasoline requirements and trading system
 (2) Subsection 5(1), sections 6 to 8, sections 12 to 25 and 28 to 33, subsections 34(3) and (4) and sections 36 and 39 come into force on December 15, 2010.
 Distillate requirements
 (3) Subsection 5(2) comes into force on a day to be fixed by amendment to this subsection.

40. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.
 Enregistrement
 (2) Le paragraphe 5(1), les articles 6 à 8, 12 à 25 et 28 à 33, les paragraphes 34(3) et (4) et les articles 36 et 39 entrent en vigueur le 15 décembre 2010.
 Exigences visant l'essence et mécanisme d'échange
 (3) Le paragraphe 5(2) entre en vigueur à la date fixée par modification du présent paragraphe.
 Exigences visant le distillat

SCHEDULE 1
(Subsection 9(1))

ANNEXE 1
(paragraphe 9(1))

REGISTRATION REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PRIMARY SUPPLIER

RAPPORT D'ENREGISTREMENT — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE FOURNISSEUR PRINCIPAL

- 1.** Information respecting the primary supplier:
 - (a) their name and civic address;
 - (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
 - (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 the authorized official.
- 2.** For each production facility at which the primary supplier produces gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, the civic address and name, if any, of the facility.
- 3.** For each production facility at which the primary supplier produced, and for each province via which they imported — during the calendar year before the calendar year in which the report

- 1.** Renseignements sur le fournisseur principal :
 - a) ses nom et adresse municipale;
 - 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.
- 2.** L'adresse municipale et, le cas échéant, le nom de chaque installation de production où le fournisseur principal produit de l'essence, du carburant diesel ou du mazout de chauffage.
- 3.** Les volumes, exprimés en litres, des carburants ci-après produits ou importés par le fournisseur principal — au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas,

or notice, as the case may be, is sent — any of the following fuels, the volume, expressed in litres, so produced or imported of:

- (a) finished gasoline;
- (b) unfinished gasoline;
- (c) diesel fuel; and
- (d) heating distillate oil.

4. For each use, export or transit described in any of paragraphs 6(4)(a) to (j) of these Regulations — during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent — the volume, expressed in litres, of each of gasoline, diesel fuel and heating distillate oil, if known,

- (a) produced at each of the primary supplier's production facilities; and
- (b) imported by the primary supplier, for each province via which importation occurred.

5. The information required under Schedule 2 other than that required under its item 1.

SCHEDULE 2
(Subsection 11(1))

REGISTRATION REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PARTICIPANT

1. Information respecting the participant:

- (a) their name and civic address;
- (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
- (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 the authorized official.

2. For each non-mobile facility in Canada at which renewable fuel is blended with a liquid petroleum fuel and the resulting blended fuel is owned, in whole or in part, by the participant, the following information:

- (a) the civic address and name, if any, of the facility;
- (b) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended — during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent — at the facility to result in liquid petroleum fuel other than high-renewable-content fuel,
 - (i) the volume, expressed in litres, if known, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
 - (ii) the volume, expressed in litres, if known, of the renewable fuel blended,
 - (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel, and
 - (iv) a description of the primary use of the products that resulted from the blending; and
- (c) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended — during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent — at the facility to result in high-renewable-content fuel,

est transmis — par installation de production et par province par laquelle il les a importés :

- a) l'essence finie;
- b) l'essence non finie;
- c) le carburant diesel;
- d) le mazout de chauffage.

4. Pour chaque utilisation, exportation et transit visés à l'un ou l'autre des alinéas 6(4)a) à j) du présent règlement — effectués au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis — les volumes d'essence, de diesel et de mazout de chauffage, exprimés en litres, s'ils sont connus :

- a) produits, par installation de production du fournisseur principal;
- b) importés, par province par laquelle le fournisseur principal les a importés.

5. Les renseignements exigés à l'annexe 2, sauf à son article 1.

ANNEXE 2
(paragraphe 11(1))

RAPPORT D'ENREGISTREMENT — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE PARTICIPANT

1. Renseignements sur le participant :

- a) ses nom et adresse municipale;
- 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.

2. Pour chaque installation fixe au Canada où du carburant renouvelable est mélangé à du carburant à base de pétrole liquide, lorsque le participant est le propriétaire de tout ou partie du mélange en résultant, les renseignements suivants :

- a) l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom;
- b) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable est mélangé à l'installation — au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis — et où le carburant résultant est du carburant à base de pétrole liquide, autre que du carburant à haute teneur en carburant renouvelable :
 - (i) s'il est connu, le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
 - (ii) s'il est connu, le volume du carburant renouvelable mélangé, exprimé en litres,
 - (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
 - (iv) la description de l'utilisation principale des produits résultant d'un mélange;
- c) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable est mélangé à l'installation —

- (i) the volume, expressed in litres, if known, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
- (ii) the volume, expressed in litres, if known, of the renewable fuel blended,
- (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel, and
- (iv) a description of the primary use of the products that resulted from the blending.

3. For each fleet of mobile facilities in each province in which renewable fuel is blended with a liquid petroleum fuel and the resulting blended fuel is owned, in whole or in part, by the participant, the following information:

- (a) the type and number of mobile facilities;
- (b) the province where the blending occurs; and
- (c) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended in one or more of the fleet's mobile facilities during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent,
 - (i) the volume, expressed in litres, if known, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
 - (ii) the volume, expressed in litres, if known, of the renewable fuel blended,
 - (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel, and
 - (iv) a description of the primary use of the products that resulted from the blending.

4. For each facility in Canada at which biocrude is used by the participant as feedstock to produce liquid petroleum fuel, the following information:

- (a) the civic address and name, if any, of the facility, and
- (b) for each type of biocrude used by the participant as feedstock at the facility during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent,
 - (i) if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the biocrude,
 - (ii) the volume, expressed in litres, if known, of biocrude used,
 - (iii) a description of the primary use of the products produced at the facility, and
 - (iv) a description of the process in which the biocrude is used as a feedstock.

5. For each province via which the participant imported — during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent — liquid petroleum fuel with renewable fuel content by each type of liquid petroleum fuel imported, the following information:

- (a) the volume, expressed in litres, if known, of the liquid petroleum fuel imported;

au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis — et où le carburant résultant est du carburant à haute teneur en carburant renouvelable :

- (i) s'il est connu, le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
- (ii) s'il est connu, le volume du carburant renouvelable mélangé, exprimé en litres,
- (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (iv) la description de l'utilisation principale des produits résultant d'un mélange.

3. Pour chaque parc d'installations mobiles dans chaque province où du carburant renouvelable est mélangé à du carburant à base de pétrole liquide, lorsque le participant est le propriétaire de tout ou partie du mélange résultant, les renseignements suivants :

- a) le type et le nombre de ces installations;
- b) la province où a lieu le mélange;
- c) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable est mélangé dans une ou plusieurs installations mobiles composant le parc, au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis :

- (i) s'il est connu, le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
- (ii) s'il est connu, le volume du carburant renouvelable mélangé, exprimé en litres,
- (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (iv) la description de l'utilisation principale des produits résultant du mélange.

4. Pour chaque installation au Canada où le participant utilise du biobrut comme matière première pour produire du carburant à base de pétrole liquide, les renseignements suivants :

- a) l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom;
- b) pour chaque type de biobrut qu'utilise le participant comme matière première à l'installation, au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis :
 - (i) si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à produire le biobrut,
 - (ii) s'il est connu, le volume de biobrut utilisé, exprimé en litres,
 - (iii) une description de l'utilisation principale des produits dont la production a lieu à l'installation,
 - (iv) une description du procédé au cours duquel le biobrut est utilisé comme matière première.

5. Pour chaque province par laquelle le participant a importé — au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis — du carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable, les renseignements ci-après, par type de carburant à base de pétrole liquide importé :

- a) s'il est connu, le volume de carburant à base de pétrole liquide importé, exprimé en litres;

- (b) the volume, expressed in litres, if known, of renewable fuel in the liquid petroleum fuel imported;
- (c) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel and the country of origin of that renewable fuel; and
- (d) a description of the primary use of the products imported.

6. If, during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent, the participant sold neat renewable fuel in Canada to a neat renewable fuel consumer for use as fuel in a combustion device, or used neat renewable fuel in Canada as fuel in a combustion device, separately, for each type of neat renewable fuel so sold and for each type of neat renewable fuel so used, the following information:

- (a) if known, the total volume, expressed in litres, so sold or used and the volume, expressed in litres, by each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that neat renewable fuel; and
- (b) if known, the type of combustion device in which the neat renewable fuel was so used, namely, a diesel engine, a domestic-type burner, a spark-ignition engine, a boiler, a furnace or another type.

7. The volume, expressed in litres, of renewable fuel and of biocrude, in Canada owned by the participant as of the last day of the month before the month in which the report or notice, as the case may be, is sent.

8. The civic address, or addresses, at which records, copies of reports or notices, and any supporting documents required under these Regulations are kept.

SCHEDULE 3
(Subsection 28(2))

AUDITOR'S REPORT — INFORMATION REQUIRED

1. The name, civic address and telephone number of the participant or of the producer or importer of renewable fuel.
2. The name, civic address, telephone number and qualifications of the auditor and, if any, the auditor's fax number and email address.
3. The procedures followed by the auditor to assess the validity of the information sent under these Regulations and a statement of the auditor's opinion as to whether, as the case may be, the participant's, producer's or importer's practices and procedures were appropriate to ensure, and demonstrate, compliance with these Regulations.
4. A statement by the auditor that they have assessed whether the participant, producer or importer, as the case may be, has determined volumes in accordance with the information on measurement methods that the participant, producer or importer sent under section 35 of these Regulations.
5. For primary suppliers, the auditor's assessment of whether the primary supplier has determined
 - (a) the volume of their gasoline pool and of their distillate pool in accordance with section 6 of these Regulations; and
 - (b) the volume of renewable fuel in their gasoline pool and in their distillate pool in accordance with section 8 of these Regulations.

- b) s'il est connu, le volume de carburant renouvelable que contient le carburant importé, exprimé en litres;
- c) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, son pays d'origine et chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;
- d) la description de l'utilisation principale des produits importés.

6. Si, au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis, le participant a vendu, au Canada, du carburant renouvelable pur à un consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter un appareil à combustion ou, s'il a utilisé ce carburant au Canada pour alimenter un tel appareil, les renseignements ci-après par type de ce carburant vendu et par type de ce carburant utilisé :

- a) s'ils sont connus, le volume total, exprimé en litres, du carburant vendu ou utilisé et le volume, exprimé en litres, par type de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;
- b) s'il est connu, le type d'appareil à combustion dans lequel le carburant renouvelable pur a été utilisé parmi les types suivants : moteur diesel, brûleur domestique, moteur à allumage par bougies, chaudière, générateur d'air chaud ou tout autre type.

7. Les volumes de carburant renouvelable et de biobrû, au Canada, appartenant au participant le dernier jour du mois précédant celui où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis.

8. Les adresses municipales des lieux où sont conservés les renseignements, les copies de rapports et d'avis et tout document à l'appui exigés par le présent règlement.

ANNEXE 3
(paragraphe 28(2))

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR — RENSEIGNEMENTS
À FOURNIR

1. Les nom, adresse municipale et numéro de téléphone du participant, du producteur ou de l'importateur de carburant renouvelable.
2. Les nom, adresse municipale, numéro de téléphone et titres de compétence du vérificateur, et, le cas échéant, son numéro de télécopieur et son adresse électronique.
3. Les procédures utilisées par le vérificateur pour déterminer la validité des renseignements transmis en application du présent règlement et une attestation portant qu'à son avis, les pratiques et procédures du participant, du producteur ou de l'importateur lui permettent ou non de se conformer au présent règlement et d'en faire la preuve, le cas échéant.
4. Une attestation du vérificateur portant que celui-ci a évalué si les volumes ont été déterminés par le participant, le producteur ou l'importateur conformément aux renseignements sur les méthodes de mesure qu'ils ont transmis en application de l'article 35 du présent règlement.
5. Dans le cas du fournisseur principal, l'évaluation du vérificateur indiquant si le fournisseur principal a établi :
 - a) le volume de ses stocks d'essence et de distillat conformément à l'article 6 du présent règlement;
 - b) le volume de carburant renouvelable dans ses stocks d'essence et de distillat conformément à l'article 8 du présent règlement.

6. (1) For participants, a statement by the auditor that the auditor has reviewed

- (a) all the participant's documentation in respect of their transfers in trade or receipt in trade of compliance units; and
- (b) the participant's compliance unit account book.

(2) The auditor's assessment of whether entries in the participant's compliance unit account book are evidenced by the other records and documents required under these Regulations.

7. The auditor's assessment of the extent to which the participant, producer or importer, as the case may be, has complied with these Regulations in respect of the gasoline compliance period or distillate compliance period, as the case may be.

8. A description by the auditor of the nature and date, if the auditor is able to determine the date, of any inaccuracy in the participant's, producer's or importer's records, as the case may be, and of any other deviation from the requirements of these Regulations by the participant, producer or importer.

SCHEDULE 4
(Section 30)

ANNUAL REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PRIMARY SUPPLIER

1. Information respecting the primary supplier:

- (a) their name and civic address;
- (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
- (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 the authorized official.

2. The volume, expressed in litres, of their gasoline pool and the value of each of the elements of the equation in subsection 8(1) of these Regulations.

3. The volume, expressed in litres

- (a) in the case of a gasoline compliance period that ends before the beginning of the first distillate compliance period, of their distillate pool determined using the gasoline compliance period as if it were the distillate compliance period;
- (b) in the case of a gasoline compliance period during which the first distillate compliance period begins, of their distillate pool determined using the period that begins on the day that the gasoline compliance period begins and that ends on the day before the beginning of the first distillate compliance period as if it were the distillate compliance period; and
- (c) in any other case, of their distillate pool.

4. The value of each of the elements of the equation in subsection 8(2) of these Regulations.

6. (1) Dans le cas du participant, une attestation du vérificateur portant que celui-ci a examiné :

- a) l'ensemble des documents du participant relatifs aux unités de conformité transférées ou reçues dans le cadre d'un échange;
- b) le livre des unités de conformité du participant.

(2) L'évaluation du vérificateur indiquant si les inscriptions dans le livre des unités de conformité du participant sont étayées par les autres renseignements et documents à l'appui exigés par le présent règlement.

7. L'évaluation du vérificateur indiquant dans quelle mesure le participant, le producteur ou l'importateur, selon le cas, s'est conformé au présent règlement relativement à la période de conformité visant l'essence ou à la période de conformité visant le distillat, selon le cas.

8. La description par le vérificateur de la nature de toute inexactitude relevée dans les renseignements du participant, du producteur ou de l'importateur, selon le cas, et de tout autre manquement de leur part aux exigences du présent règlement, ainsi que la date de l'inexactitude ou du manquement, si elle peut être déterminée.

ANNEXE 4
(article 30)

RAPPORT ANNUEL — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE FOURNISSEUR PRINCIPAL

1. Renseignements sur le fournisseur principal :

- a) ses nom et adresse municipale;
- 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.

2. Le volume, exprimé en litres, de ses stocks d'essence et la valeur attribuée à chaque variable de l'équation prévue au paragraphe 8(1) du présent règlement.

3. Le volume, exprimé en litres :

- a) dans le cas d'une période de conformité visant l'essence qui se termine avant le début de la première période de conformité visant le distillat, de ses stocks de distillats, déterminé comme si la période de conformité visant l'essence était la période de conformité visant le distillat;
- b) dans le cas d'une période de conformité visant l'essence au cours de laquelle débute la première période de conformité visant le distillat, de ses stocks de distillats, déterminé comme si la période qui débute le jour du début de la période de conformité visant l'essence et se termine le jour précédant le début de la première période de conformité visant le distillat était la période de conformité visant le distillat;
- c) dans les autres cas, de ses stocks de distillat.

4. La valeur attribuée à chaque variable de l'équation prévue au paragraphe 8(2) du présent règlement.

5. For each production facility and for each province via which importation occurred, the volume, expressed in litres, other than any volume referred to in paragraphs 6(a) and (b), of the following fuels produced at the facility or imported:

- (a) finished gasoline;
- (b) unfinished gasoline;
- (c) diesel fuel; and
- (d) heating distillate oil.

6. For each fuel described in any of paragraphs 6(4)(a) to (j) of these Regulations,

- (a) the sum of the volumes, expressed in litres, subtracted under subsection 6(4) of these Regulations of each of gasoline, diesel fuel and heating distillate oil
 - (i) for each production facility, and
 - (ii) for each province via which importation occurred; and
- (b) the sum of the sums obtained under subparagraphs (a)(i) and (ii).

SCHEDULE 5
(Section 33)

ANNUAL REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PARTICIPANT

1. Information respecting the participant:

- (a) their name and civic address;
- (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
- (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 the authorized official.

2. For each non-mobile facility in Canada at which the participant created a compliance unit by blending renewable fuel with a liquid petroleum fuel, the following information:

- (a) the civic address and name, if any, of the facility;
- (b) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended at the facility to result in liquid petroleum fuel other than high-renewable-content fuel,
 - (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
 - (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel blended,
 - (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel, and
 - (iv) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 13 of these Regulations; and
- (c) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended at the facility to result in high-renewable-content fuel,
 - (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,

5. Pour chaque installation de production et chaque province par laquelle l'importation a lieu, le volume, exprimé en litres, des carburants ci-après produits à l'installation ou importés, autres que ceux visés aux alinéas 6a) et b) :

- a) l'essence finie;
- b) l'essence non finie;
- c) le carburant diesel;
- d) le mazout de chauffage.

6. Pour chaque carburant visé aux alinéas 6(4)a) à j) du présent règlement :

- a) la somme des volumes, exprimés en litres, soustraits en application du paragraphe 6(4) du présent règlement, pour l'essence, le carburant diesel et le mazout de chauffage, respectivement :
 - (i) par installation de production,
 - (ii) par province par laquelle l'importation a lieu;
- b) la somme des sommes obtenues en application des sous-alinéas a)(i) et (ii).

ANNEXE 5
(article 33)

RAPPORT ANNUEL — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE PARTICIPANT

1. Renseignements sur le participant :

- a) ses nom et adresse municipale;
- 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.

2. Pour chaque installation fixe au Canada où le participant a créé une unité de conformité par suite du mélange de carburant renouvelable à du carburant à base de pétrole liquide :

- a) l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom;
- b) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable a été mélangé à l'installation et où le carburant résultant est un carburant à base de pétrole liquide, autre qu'un carburant à haute teneur en carburant renouvelable :
 - (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
 - (ii) le volume, exprimé en litres, du carburant renouvelable mélangé,
 - (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
 - (iv) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 13 du présent règlement;
- c) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable a été mélangé à l'installation et

- (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel blended,
- (iii) the volumetrically-weighted average of renewable fuel content in the resulting high-renewable-content fuel, expressed as volume per cent,
- (iv) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel, and
- (v) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 13 of these Regulations.

3. For each province in which the participant created a compliance unit by blending renewable fuel with liquid petroleum fuel in a mobile facility that is part of a fleet, the following information:

- (a) the type and number of those mobile facilities;
- (b) the province where the blending occurred; and
- (c) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended to result in liquid petroleum fuel other than high-renewable-content fuel,
 - (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
 - (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel blended,
 - (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel, and
 - (iv) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 13 of these Regulations; and
- (d) for each type of liquid petroleum fuel with which a renewable fuel was blended to result in high-renewable-content fuel,
 - (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel with which the renewable fuel was blended,
 - (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel blended,
 - (iii) the volumetrically-weighted average of renewable fuel content in the resulting high-renewable-content fuel, expressed as volume per cent,
 - (iv) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce that renewable fuel, and
 - (v) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 13 of these Regulations.

4. For each province in which the participant created a compliance unit by importing liquid petroleum fuel with renewable fuel content, the following information:

- (a) for each type of liquid petroleum fuel other than high-renewable-content fuel that was imported,

où le carburant résultant est un carburant à haute teneur en carburant renouvelable :

- (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
- (ii) le volume, exprimé en litres, du carburant renouvelable mélangé,
- (iii) la moyenne volumétrique pondérée de la teneur en carburant renouvelable du carburant à haute teneur en carburant renouvelable résultant, exprimée en pourcentage par volume,
- (iv) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (v) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 13 du présent règlement.

3. Pour chaque province où le participant a créé une unité de conformité par suite du mélange de carburant renouvelable à du carburant à base de pétrole liquide dans une installation mobile comprise dans un parc :

- a) le type et le nombre d'installations mobiles;
- b) la province où a lieu le mélange;
- c) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable a été mélangé et où le carburant résultant est un carburant à base de pétrole liquide autre que du carburant à haute teneur en carburant renouvelable :
 - (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
 - (ii) le volume, exprimé en litres, du carburant renouvelable mélangé,
 - (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
 - (iv) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 13 du présent règlement;
- d) pour chaque type de carburant à base de pétrole liquide auquel du carburant renouvelable a été mélangé à l'installation et où le mélange résultant est un carburant à haute teneur en carburant renouvelable :
 - (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide auquel le carburant renouvelable est mélangé,
 - (ii) le volume, exprimé en litres, du carburant renouvelable mélangé,
 - (iii) la moyenne volumétrique pondérée de la teneur en carburant renouvelable du carburant à haute teneur en carburant renouvelable résultant, exprimée en pourcentage par volume,
 - (iv) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
 - (v) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 13 du présent règlement.

4. Pour chaque province où le participant a créé une unité de conformité par suite de l'importation de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable :

- a) par type de carburant à base de pétrole liquide importé, autre que du carburant à haute teneur en carburant renouvelable :

- (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel imported,
- (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel in the imported liquid petroleum fuel,
- (iii) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel and the country of origin of that renewable fuel, and
- (iv) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 14 of these Regulations; and

(b) for each type of high-renewable-content fuel imported,

- (i) the volume, expressed in litres, of the liquid petroleum fuel imported,
- (ii) the volume, expressed in litres, of the renewable fuel in the imported liquid petroleum fuel,
- (iii) the volumetrically-weighted average of renewable fuel content in the imported high-renewable-content fuel, expressed as volume per cent,
- (iv) the type of renewable fuel and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel and the country of origin of that renewable fuel, and
- (v) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units that were created under section 14 of these Regulations.

5. For each production facility in Canada at which the participant created a compliance unit by using biocrude as feedstock, and for each type of biocrude, the following information:

- (a)* the civic address and name, if any, of the facility;
- (b)* the volume, expressed in litres, of biocrude used as feedstock and, if known, that volume, by each country of origin; and
- (c)* the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units created under section 15 of these Regulations.

6. For each facility in Canada at which the participant created a compliance unit by using neat renewable fuel, and for each province in which the participant created a compliance unit by selling neat renewable fuel to a neat fuel consumer, the following information:

- (a)* the civic address and name, if any, of the facility, or the province, as the case may be;
- (b)* the volume, expressed in litres, of neat renewable fuel sold to each neat renewable fuel consumer, the name of the neat renewable fuel consumer and, if known, each type of combustion device in which the neat renewable fuel was used as fuel;
- (c)* the volume, expressed in litres, of neat renewable fuel used as fuel by the participant and, if known, that volume by each type of combustion device in which the neat renewable fuel was so used; and
- (d)* the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units created under section 16 of these Regulations.

7. For each other participant from whom the participant received in trade compliance units, the name of that other participant and the number of gasoline compliance units and of distillate

- (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide importé,
- (ii) le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable dans le carburant à base de pétrole liquide importé,
- (iii) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, son pays d'origine et chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (iv) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 14 du présent règlement;

b) pour chaque type de carburant à haute teneur en carburant renouvelable importé :

- (i) le volume, exprimé en litres, de carburant à base de pétrole liquide importé,
- (ii) le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable dans le carburant à base de pétrole liquide importé,
- (iii) la moyenne volumétrique pondérée de la teneur en carburant renouvelable du carburant à haute teneur en carburant renouvelable importé, exprimée en pourcentage par volume,
- (iv) le type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, son pays d'origine et chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire,
- (v) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 14 du présent règlement.

5. Pour chaque installation de production au Canada où le participant a créé une unité de conformité par suite de l'utilisation du biobrûit comme matière première et pour chaque type de biobrûit :

- a)* l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom;
- b)* le volume, exprimé en litres, de biobrûit utilisé comme matière première et, si l'information est connue, ce volume par pays d'origine ;
- c)* le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 15 du présent règlement.

6. Pour chaque installation au Canada où le participant a créé une unité de conformité par suite de l'utilisation de carburant renouvelable pur et pour chaque province où il a créé une unité de conformité pour la vente de carburant renouvelable pur à un consommateur de carburant renouvelable pur :

- a)* l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom, ou la province, selon le cas;
- b)* le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable pur vendu à chaque consommateur de carburant renouvelable pur, le nom de ce consommateur et, si l'information est connue, le type d'appareil à combustion que ce carburant a servi à alimenter;
- c)* le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable pur utilisé par le participant et, si l'information est connue, ce volume par type d'appareil à combustion que ce carburant a servi à alimenter;
- d)* le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été créées en application de l'article 16 du présent règlement.

7. Pour chaque autre participant duquel le participant a reçu des unités de conformité dans le cadre d'un échange, le nom de cet autre participant et le nombre d'unités de conformité visant

compliance units so received during the trading period in respect of the compliance period.

8. For each primary supplier to whom the participant transferred in trade compliance units, the name of that primary supplier and the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units so transferred in trade during the trading period in respect of the compliance period.

9. (1) The number of gasoline compliance units and of distillate compliance units, if any, that were, in respect of the compliance period,

- (a) carried forward into the next compliance period;
- (b) carried forward into the compliance period from the preceding compliance period;
- (c) carried back into the compliance period; and
- (d) carried back from the compliance period into the preceding compliance period.

(2) In addition, for the first distillate compliance period, the number of distillate compliance units carried forward into that period, if any.

10. The number of gasoline compliance units and of distillate compliance units, if any, cancelled

- (a) under subsection 25(1) of these Regulations as a result of the primary supplier having carried back compliance units;
- (b) under subsection 25(3) of these Regulations because they were in excess of the maximum permitted;
- (c) under subsection 25(4) of these Regulations because compliance units were neither used nor carried forward; and
- (d) under paragraph 11(3)(c) of these Regulations as a result of the elective participant ending their participation in the trading system.

11. For each province from which the participant, or one of their affiliates who is not a participant, exported a liquid petroleum fuel with renewable fuel content

- (a) the volume exported, expressed in litres, by type of liquid petroleum fuel;
- (b) in the case of exported diesel fuel and heating distillate oil, the volume, expressed in litres, of renewable fuel contained in those fuels, by each type of renewable fuel and by each type of renewable fuel feedstock, if known, that was used to produce that renewable fuel;
- (c) in the case of exported liquid petroleum fuel other than diesel fuel and heating distillate oil, the volume, expressed in litres, of renewable fuel contained in that fuel, by each type of renewable fuel and by each type of renewable fuel feedstock, if known, that was used to produce that renewable fuel; and
- (d) the number of gasoline compliance units and of distillate compliance units cancelled under subsection 25(2) of these Regulations.

12. If the participant is a primary supplier, for each month during the gasoline compliance period or distillate compliance period, as the case may be,

- (a) the number of gasoline compliance units in respect of the gasoline compliance period
 - (i) owned by the primary supplier at the end of the month,
 - (ii) that, during the next month, they transferred in trade that were in excess of those that they received in trade, and

l'essence et de celles visant le distillat qui ont été reçues au cours de la période d'échange liée à la période de conformité.

8. Pour chaque fournisseur principal auquel le participant a transféré des unités de conformité dans le cadre d'un échange, le nom du fournisseur principal et le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui lui ont été transférées pendant la période d'échange liée à la période de conformité.

9. (1) Le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat, le cas échéant, qui ont fait l'objet de l'une des mesures suivantes à l'égard de la période de conformité :

- a) le report à la période de conformité suivante;
- b) le report à la période de conformité de la période précédente;
- c) le report à la période de conformité de la période suivante;
- d) le report à la période de conformité précédente.

(2) De plus, dans le cas de la première période de conformité visant le distillat, le nombre d'unités de conformité visant le distillat reportées à cette période, le cas échéant.

10. Le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été annulées, le cas échéant, pour l'une des raisons suivantes :

- a) leur report à une période antérieure par le fournisseur principal en application du paragraphe 25(1) du présent règlement;
- b) leur nombre excédait la limite permise aux termes du paragraphe 25(3) du présent règlement;
- c) elles n'ont été ni utilisées ni reportées prospectivement, aux termes du paragraphe 25(4) du présent règlement;
- d) le participant volontaire a cessé de participer au mécanisme d'échange des unités de conformité en vertu de l'alinéa 11(3)(c) du présent règlement.

11. Pour chaque province d'où le participant — ou l'un de ses affiliés qui n'est pas un participant — a exporté du carburant à base de pétrole liquide qui contient du carburant renouvelable :

- a) le volume exporté, exprimé en litres, par type de carburant à base de pétrole liquide;
- b) s'agissant de carburant diesel et de mazout de chauffage exportés, le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable que contiennent ces carburants, par type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, par type de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;
- c) s'agissant de carburant à base de pétrole liquide exporté — autre que du carburant diesel ou du mazout de chauffage — le volume, exprimé en litres, de carburant renouvelable que contient ce carburant, par type de carburant renouvelable et, si l'information est connue, par type de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;
- d) le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat qui ont été annulées en application du paragraphe 25(2) du présent règlement.

12. Dans le cas où le participant est un fournisseur principal, pour chaque mois durant la période de conformité visant l'essence ou la période de conformité visant le distillat, selon le cas :

- a) le nombre d'unités de conformité visant l'essence liées à la période de conformité visant l'essence :
 - (i) qui appartiennent au fournisseur principal à la fin du mois,

(iii) as determined in accordance with subsection 19(1) of these Regulations; and

(b) the number of distillate compliance units in respect of the distillate compliance period

- (i) owned by the primary supplier at the end of the month,
- (ii) that, during the next month, they transferred in trade that were in excess of those that they received in trade, and
- (iii) as determined in accordance with subsection 19(2) of these Regulations.

13. The number of gasoline compliance units and of distillate compliance units owned by the participant at the end of the trading period in respect of the compliance period.

14. The following information for each province in which the acquisition or transfer took place, by each type of renewable fuel and biocrude:

- (a) the name of any person from whom the participant acquired, in Canada, renewable fuel or biocrude during the compliance period and the volume, expressed in litres, of that fuel or biocrude so acquired from that person;
- (b) the name of any person to whom the participant transferred, in Canada, ownership of renewable fuel or biocrude during the compliance period and the volume, expressed in litres, of that fuel or biocrude so transferred to that person; and
- (c) the volume, expressed in litres, of renewable fuel and of biocrude, in Canada, owned by the participant at the end of the compliance period.

15. If a form and format has been specified by the Minister under subsection 31(5) of these Regulations, a copy of the participant's compliance unit account book referred to in subsection 31(1) of these Regulations for the trading period in respect of the compliance period.

- (ii) qui sont, au cours du mois suivant, transférées dans le cadre d'un échange et qui excèdent le nombre de ces unités de conformité qu'il a reçues dans le cadre d'un échange,
- (iii) qui sont déterminées conformément au paragraphe 19(1) du présent règlement;

b) le nombre d'unités de conformité visant le distillat liées à la période de conformité visant le distillat :

- (i) qui appartiennent au fournisseur principal à la fin du mois,
- (ii) qui sont, au cours du mois suivant, transférées dans le cadre d'un échange et qui excèdent le nombre de ces unités de conformité qu'il a reçues dans le cadre d'un échange,
- (iii) qui sont déterminées conformément au paragraphe 19(2) du présent règlement.

13. Le nombre d'unités de conformité visant l'essence et de celles visant le distillat appartenant au participant à la fin de la période d'échange liée à la période de conformité.

14. Les renseignements suivants pour chaque province dans laquelle l'acquisition ou le transfert a eu lieu, par type de carburant renouvelable et de biobrut :

- a) le nom de toute personne auprès de laquelle le participant a acquis, au Canada, du carburant renouvelable ou du biobrut au cours de la période de conformité, et le volume, exprimé en litres, acquis de chaque personne;
- b) le nom de toute personne à laquelle le participant a transféré la propriété, au Canada, du carburant renouvelable ou du biobrut au cours de la période de conformité et le volume, en litres, transféré à chaque personne;
- c) les volumes, exprimés en litres, de carburant renouvelable ou de biobrut, au Canada, appartenant au participant à la fin de la période de conformité.

15. Si une forme et un format ont été précisés par le ministre en vertu du paragraphe 31(5) du présent règlement, l'exemplaire du livre des unités de conformité du participant, visé au paragraphe 31(1), pour la période d'échange liée à la période de conformité.

SCHEDULE 6
(*Subsection 34(1)*)

REGISTRATION REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PRODUCER OR IMPORTER OF RENEWABLE FUEL

- 1.** Information respecting the producer or importer:
- (a) their name and civic address;
 - (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
 - (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 the authorized official.

2. For each facility in Canada at which the producer produces renewable fuel

- (a) the civic address and name, if any, of each facility;
- (b) the type of renewable fuel produced and each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel; and

ANNEXE 6
(*paragraphe 34(1)*)

RAPPORT D'ENREGISTREMENT — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE PRODUCTEUR OU L'IMPORTATEUR DE CARBURANT RENOUELABLE

- 1.** Renseignements sur le producteur ou l'importateur :
- a) ses nom et adresse municipale;
 - 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.

2. Pour chaque installation au Canada où le producteur produit du carburant renouvelable :

- a) l'adresse municipale de l'installation et, le cas échéant, son nom;
- b) le type de carburant renouvelable produit et chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;

(c) the volume, expressed in litres, if known, of each type of renewable fuel produced during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent.

3. For each province via which the importer imports renewable fuel,

(a) the type of renewable fuel imported and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce the renewable fuel and the country of origin of that renewable fuel; and

(b) the volume, expressed in litres, if known, of each type of renewable fuel imported during the calendar year before the calendar year in which the report or notice, as the case may be, is sent.

4. The civic address, or addresses, at which records, copies of reports or notices, and any supporting documents required under these Regulations are kept.

c) s'il est connu, le volume, exprimé en litres, de chaque type de carburant renouvelable produit au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis.

3. Pour chaque province par laquelle l'importateur importe du carburant renouvelable :

a) le type de carburant renouvelable importé et, si l'information est connue, son pays d'origine et chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire;

b) s'il est connu, le volume, exprimé en litres, de chaque type de carburant renouvelable qui a été importé au cours de l'année civile précédant celle où le rapport ou l'avis, selon le cas, est transmis.

4. L'adresse municipale des lieux où sont conservés les renseignements, les copies de rapports et d'avis, ainsi que tout document à l'appui exigés par le présent règlement.

SCHEDULE 7
(*Subsection 34(4)*)

ANNUAL REPORT — INFORMATION REQUIRED FROM A PRODUCER OR IMPORTER OF RENEWABLE FUEL

1. Information respecting the producer or importer:

(a) their name and civic address;

(b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and

(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 the authorized official.

2. For each facility in Canada at which renewable fuel was produced and for each province via which renewable fuel was imported, the volume, expressed in litres, of each type of renewable fuel produced or imported during the gasoline compliance period and, if known, each type of renewable fuel feedstock that was used to produce it and, if imported, the country of origin of that renewable fuel.

3. For each province in which the producer or importer, during the gasoline compliance period, sold — or produced, or imported, for export — renewable fuel, by type of renewable fuel and by each type of renewable fuel feedstock, the volume, expressed in litres,

(a) sold;

(b) sold for blending at another facility in Canada, if known;

(c) sold for export; and

(d) produced, or imported, for export.

4. The name of each person to whom renewable fuel referred to in paragraphs 3(a) to (c) was sold and the volume, expressed in litres, so sold, for each province in which the fuel was located when ownership of the fuel was transferred by that sale.

ANNEXE 7
(*paragraphe 34(4)*)

RAPPORT ANNUEL — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR PAR LE PRODUCTEUR OU L'IMPORTATEUR DE CARBURANT RENOUVELABLE

1. Renseignements sur le producteur ou l'importateur :

a) ses nom et adresse municipale;

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.

2. Pour chaque installation au Canada où du carburant renouvelable a été produit et pour chaque province par laquelle ce carburant a été importé, le volume, exprimé en litres, de chaque type de carburant renouvelable produit ou importé au cours de la période de conformité visant l'essence et, si l'information est connue, chacun des types de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire et le pays d'origine du carburant renouvelable s'il est importé.

3. Pour chaque province où le producteur ou l'importateur a, au cours de la période de conformité visant l'essence, vendu — ou produit ou importé pour exportation — du carburant renouvelable, par type de carburant renouvelable et par type de matière première de carburant renouvelable ayant servi à le produire, les volumes ci-après, exprimés en litres :

a) ceux vendus;

b) ceux vendus en vue d'un mélange dans une autre installation au Canada, s'ils sont connus;

c) ceux vendus pour exportation;

d) ceux produits ou importés pour exportation.

4. Le nom de chacune des personnes auxquelles le carburant renouvelable mentionné aux alinéas 3a) à c) a été vendu et le volume, exprimé en litres, qui leur a été vendu, par province dans laquelle le carburant se trouvait au moment où la propriété de ce carburant a été transférée par cette vente.

SCHEDULE 8
(*Subsection 35(1)*)

REPORT ON MEASUREMENT METHODS —
INFORMATION REQUIRED

1. Information respecting the person:
 - (a) their name and civic address;
 - (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number, of their authorized official; and
 - (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 the authorized official.

2. For each facility in Canada at which the person is, under these Regulations, to determine a volume of fuel or of biocrude, the civic address, name, if any, and type of the facility.

3. For each province via which the person is to import a volume of fuel,
 - (a) the location, within that province, of each point of entry into Canada;
 - (b) the mode of transportation used for the importation, namely, by cargo tanker, railway car, boat, marine vessel or by another mode of transportation, in which case, that mode; and
 - (c) if, for the purposes of these Regulations, the volume of the batch is to be determined at a facility
 - (i) in Canada, its civic address, name, if any, and the type of facility, and
 - (ii) in a country other than Canada, the name of that country and the type of facility.

4. For each facility referred to in item 2 or paragraph 3(c),
 - (a) a description of each place within the facility at which the determination of volume is to be made;
 - (b) if the volume is the volume of a batch of fuel, a description of how the batch is identified at that facility;
 - (c) if the volume is to be determined in accordance with paragraph 4(1)(a) of these Regulations,
 - (i) a description of the measurement device, if any, including the type and manufacturer,
 - (ii) a statement that the device has been installed and inspected in accordance with the *Weights and Measures Act* and the regulations made under that Act, and
 - (iii) the frequency of calibration for the device, if any, and the name, civic address and telephone number of the person who last calibrated it, if any;
 - (d) if the volume is to be determined in accordance with paragraph 4(1)(b) of these Regulations,
 - (i) a description of the measurement standard or method that is to be used, including the title and the organization that publishes it, and if known, the published repeatability and the published precision, and,
 - (ii) the number, page or other identifier of the measurement standard or method in the *American Petroleum Institute's Manual of Petroleum Measurement Standards* that is to be used;

ANNEXE 8
(*paragraphe 35(1)*)

RAPPORT SUR LES MÉTHODES DE MESURE DES
VOLUMES — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

1. Renseignements sur la personne :
 - a) ses nom et adresse municipale;
 - 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.

2. Pour chaque installation au Canada où une personne doit, en application du présent règlement, déterminer un volume de carburant ou de biobrut, l'adresse municipale de l'installation, son nom, le cas échéant, et son type.

3. Pour chaque province par laquelle une personne doit importer un volume de carburant :
 - a) les points d'entrée au Canada situés dans la province par laquelle a lieu l'importation;
 - b) le moyen de transport ayant servi à l'importation parmi les types suivants : camion-citerne, wagon-citerne, bateau, navire, ou tout autre moyen de transport, auquel cas celui-ci est précisé;
 - c) si le volume du lot doit être déterminé, en application du présent règlement, à une installation située :
 - (i) au Canada, l'adresse municipale de celle-ci, son nom, le cas échéant, et son type,
 - (ii) dans tout autre pays, le nom du pays et le type d'installation.

4. Pour chaque installation mentionnée à l'article 2 ou à l'alinéa 3c) :
 - a) une description de chaque endroit précis à l'installation où la détermination du volume doit être effectuée;
 - b) si le volume est celui d'un lot de carburant, une description de la façon dont ce lot est identifié à l'installation;
 - c) si le volume doit être déterminé conformément à l'alinéa 4(1)a) du présent règlement :
 - (i) la description de l'instrument de mesure, le cas échéant, y compris son type et son fabricant,
 - (ii) la mention que l'instrument a été installé et inspecté conformément à la *Loi sur les poids et mesures* et à ses règlements,
 - (iii) la fréquence de la calibration de l'instrument, le cas échéant, ainsi que les nom, adresse municipale et numéro de téléphone de la personne qui l'a calibré la dernière fois, le cas échéant;
 - d) si le volume doit être déterminé conformément à l'alinéa 4(1)b) du présent règlement :
 - (i) la description de la méthode ou de la norme qui sera utilisée, y compris son titre et le nom de l'organisation qui l'a publiée, ainsi que, si l'information est connue, la répétabilité et la précision de la méthode selon le document publié,
 - (ii) les numéro, page ou autre renseignement renvoyant à la méthode ou à la norme qui sera utilisée dans le *Manual of*

(e) if the volume is to be determined in accordance with subsection 4(3) of these Regulations,

(i) a detailed explanation as to why no measurement device, standard or method referred to in subsection 4(1) of these Regulations would allow the person to determine the volume in accordance with that subsection, and

(ii) a detailed description of the measurement device, standard or method that the independent person is to use to determine the volume and its repeatability and precision;

(f) the temperature to which the volume is to be corrected; and

(g) for biocrude, the methodology for measuring and subtracting the water content of the biocrude.

5. If the volume was determined in accordance with subsection 4(2) of these Regulations,

(a) a description of the measurement standard or method that was used, including the title and the organization that publishes it, and if known, the published repeatability and the published precision;

(b) the number, page or other identifier of the measurement standard or method in the American Petroleum Institute's *Manual of Petroleum Measurement Standards* that was deviated from; and

(c) a description of the deviation.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The most significant sources of GHG emissions are anthropogenic, mostly as a result of combustion of fossil fuels. The emissions of GHGs have been increasing significantly since the industrial revolution and this trend is likely to continue if no action is taken. Historical data indicates that emissions in 2008 were about 19% above the 1990 levels. The Government of Canada is committed to reducing Canada's total GHG emissions by 17% from 2005 levels by 2020.

In 2008, the GHG emissions from the transportation sector contributed around 27% to Canada's inventory of emissions. Modeling results from Natural Resources Canada (NRCan) indicate that the use of renewable fuels in liquid petroleum fuel can contribute to GHG emission reductions on a lifecycle basis.

Existing Government of Canada initiatives on renewable fuels have had limited success in achieving significant reductions in GHG emissions. In view of the environmental concerns related to climate change, additional actions are required to further reduce these emissions.

Petroleum Measurement Standards de l'American Petroleum Institute;

e) si le volume doit être déterminé conformément au paragraphe 4(3) du présent règlement :

(i) la justification détaillée des raisons pour lesquelles aucun instrument, norme ou méthode mentionné au paragraphe 4(1) du présent règlement ne permet à la personne de déterminer le volume conformément à ce paragraphe,

(ii) la description détaillée de l'instrument, de la norme ou de la méthode que la personne indépendante utilisera pour déterminer le volume ainsi que la répétabilité et la précision;

f) la température en fonction de laquelle le volume sera corrigé;

g) s'il s'agit de biobrut, la méthode qui sera utilisée pour mesurer l'eau dans le biobrut et l'en soustraire.

5. Si le volume a été déterminé conformément à l'alinéa 4(2) du présent règlement :

a) une description de la méthode ou de la norme utilisée, y compris son titre et le nom de l'organisation qui l'a publiée, ainsi que, si l'information est connue, la répétabilité et la précision de la méthode selon le document publié,

b) les numéro, page ou autre renseignement renvoyant à la méthode ou à la norme dans le *Manual of Petroleum Measurement Standards* de l'American Petroleum Institute à laquelle il y a eu dérogation;

c) une description de la dérogation.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Les gaz à effet de serre (GES) sont les principaux contributeurs aux changements climatiques. Les plus importantes sources d'émission de GES sont anthropogéniques et résultent principalement de la combustion de combustibles fossiles. Les émissions de GES ont augmenté de façon considérable depuis la révolution industrielle et cette tendance risque de se maintenir si aucune mesure n'est prise. Les données historiques indiquent que les émissions de 2008 ont dépassé de 19 % celles des années 1990. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions de GES totales du Canada de 17 % des niveaux d'émissions enregistrés en 2005 d'ici 2020.

En 2008, les émissions de GES qui provenaient du secteur du transport représentaient environ 27 % de l'inventaire des émissions du Canada. Les résultats de la modélisation effectuée par Ressources naturelles Canada (RNCAN) indiquent que l'utilisation de carburants renouvelables dans les carburants liquides à base de pétrole peut contribuer à réduire les émissions de GES sur la base du cycle de vie.

Les initiatives existantes entreprises par le gouvernement du Canada visant l'utilisation de carburants renouvelables afin de réduire significativement les émissions de GES ont connu un succès mitigé. En raison des préoccupations environnementales que soulèvent les changements climatiques, des mesures supplémentaires sont requises afin de réduire davantage ces émissions.

Description: The *Renewable Fuels Regulations* (the Regulations) are a key element of the Government's Renewable Fuels Strategy.¹ The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions by mandating an average 5% renewable fuel content based on the gasoline volume, thereby contributing towards the protection of Canadians and the environment from the impacts of climate change. The Regulations are estimated to result in an incremental reduction of GHG emissions of about 1 MT CO₂e per year over and above the reductions attributable to existing provincial requirements already in place. The Regulations fulfill the commitments under the Renewable Fuels Strategy of reducing GHG emissions from liquid petroleum fuels and create a demand for renewable fuels in Canada.

These Regulations, along with the development of regulations to limit emissions of carbon dioxide (CO₂) from cars and light-duty trucks, will contribute towards achieving Canada's domestic commitments. The Regulations will promote an integrated and nationally consistent approach, and make a significant contribution to reductions in air pollution from GHGs to protect the health and environment of Canadians.

The Regulations will require fuel producers and importers to have an average renewable fuel content of at least 5% based on the volume of gasoline produced and imported. The Regulations include provisions that govern the creation of compliance units, allowing trading of these units among participants and also require record keeping and reporting to ensure compliance.

Certain provisions of the Regulations will come into force on the day on which they are registered, while the 5% requirement and provisions for compliance units will come into force on December 15, 2010. The Regulations also include provisions requiring an average 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil based on annual volumes. This requirement will only be brought into force once the technical feasibility of renewable diesel fuel use under a range of Canadian conditions has been demonstrated.

Cost-benefit statement: Over a 25-year period, the Regulations are estimated to result in a cumulative reduction of 23.8 MT CO₂e in GHG emissions (or an average annual incremental reduction of 1 MT CO₂e per year). Although it is difficult to quantify and monetize the full range of benefits attributable to the Regulations, and such an exercise does not take into account the broader socio-economic benefits of the full range of elements of Canada's climate change strategy, it is estimated that on their own the benefits of the Regulations will be \$560 million using a carbon value of \$25 per tonne. Other benefits to the economy will also complement the benefits to the environment from the Regulations, including increased production of renewable fuels and related increased

Description : Le Règlement sur les carburants renouvelables (le Règlement) est un élément clé de la Stratégie du gouvernement du Canada sur les carburants renouvelables¹. Il a pour objectif de réduire les émissions de GES en imposant une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable basée sur le volume d'essence, contribuant ainsi à la protection des Canadiens et de l'environnement des répercussions associées aux changements climatiques. Il est estimé que le Règlement pourrait générer une réduction différentielle annuelle des émissions de GES d'environ une mégatonne d'équivalent en dioxyde de carbone (Mt éq CO₂), au-delà des réductions attribuables aux exigences provinciales déjà en place. Le Règlement permet de s'acquitter des engagements prévus dans la Stratégie sur les carburants renouvelables, laquelle vise à réduire les émissions de GES dues aux carburants liquides à base de pétrole et à créer une demande de carburants renouvelables au Canada.

Ce règlement, de concert avec l'élaboration d'un règlement visant à limiter les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant des automobiles et des véhicules utilitaires légers, contribuera à l'atteinte des engagements nationaux du Canada. Il permettra de promouvoir une approche cohérente et intégrée à l'échelle nationale et de contribuer sensiblement à réduire la pollution atmosphérique provenant des GES afin de protéger la santé et l'environnement des Canadiens.

Le Règlement exigera que les producteurs et importateurs de carburant aient une teneur moyenne d'au moins 5 % en carburant renouvelable basée sur le volume d'essence produite et importée. Il comprend des dispositions qui régissent la création d'unités de conformité et qui permettent l'échange de ces unités entre les participants. Ces derniers devront également tenir des registres et produire des rapports pour assurer la conformité.

Certaines dispositions du Règlement entreront en vigueur à compter du jour de son enregistrement, alors que l'exigence du 5 % et les dispositions liées aux unités de conformité entreront en vigueur le 15 décembre 2010. Le Règlement inclut aussi des dispositions exigeant une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage basée sur les volumes annuels. Cette exigence n'entrera en vigueur qu'une fois que la faisabilité technique de l'utilisation du carburant diesel renouvelable dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été démontrée.

Énoncé des coûts et avantages : Sur une période de 25 ans, on estime que le Règlement engendrera une réduction cumulative des émissions de GES de l'ordre de 23,8 Mt éq CO₂ (ou une réduction différentielle annuelle moyenne de 1 Mt éq CO₂). Bien qu'il soit difficile de quantifier et d'attribuer une valeur monétaire à l'ensemble des avantages attribuables au Règlement et qu'un tel exercice ne tienne pas compte des avantages socio-économiques plus étendus associés à la gamme complète des éléments de la stratégie du Canada sur les changements climatiques, il est estimé que, à eux seuls, les avantages associés au Règlement s'élèveront à 560 millions de dollars en utilisant une valeur du carbone de 25 \$ par tonne. D'autres avantages économiques s'ajouteront également aux

¹ Additional information on the Renewable Fuels Strategy is available at www.ecoaction.gc.ca/ECOENERGY-ECOENERGIE/renewablefuels-carburantsrenouvelables-eng.cfm.

¹ Des renseignements supplémentaires sur la Stratégie sur les carburants renouvelables sont disponibles au www.ecoaction.gc.ca/ECOENERGY-ECOENERGIE/renewablefuels-carburantsrenouvelables-fra.cfm.

employment and income. In addition, other government initiatives to improve vehicle efficiency and to develop next generation renewable fuel production technologies are also expected to contribute towards GHG emission reductions over time.

The present value of the cost associated with the Regulations is estimated to be \$1.9 billion. Gasoline producers and importers will incur costs of \$775 million, which includes investments needed to upgrade or modify refinery installations and distribution and blending systems; costs to consumers are expected to total \$1.1 billion resulting from increased fuel consumption due to the lower energy content of ethanol-blended gasoline; and costs to the federal government for enforcement, compliance promotion and development and maintenance of the electronic reporting system would be approximately \$2.3 million. Income from the crop sector is estimated to increase by 0.7%. While the income impacts in the livestock sector are expected to decline by less than 1%, no measurable impacts on downstream sectors are expected.

Business and consumer impacts: The distribution of impacts on industry and consumers would be relatively uneven across the country in part due to existing mandates in some provinces and the availability of renewable fuels. As a result, the Regulations would have minimal impacts in some provinces or regions (such as British Columbia, Manitoba, Saskatchewan and Ontario) where ethanol-blended gasoline is already available, with most impacts concentrated in regions where provincial renewable fuel requirements are not yet in place.

The total incremental cost to the petroleum refining sector is expected to be about 1% of industry revenue. Positive impacts in terms of increased sales volume due to lower energy content of ethanol-blended gasoline for fuel producers are expected. These could amount to 10% of the \$1.1 billion in total incremental costs to consumers. The renewable fuel production sector stands to gain in terms of the ability to grow its production capacity from the increase in the demand for renewable fuels. Some increase in employment and other economic activities is also expected from this expansion.

The impact on consumers would be reflected partly as an increase in gasoline demand due to the lower energy content of ethanol-blended gasoline in comparison to conventional gasoline. These impacts would mainly be incurred in provinces (such as Alberta, Quebec and the Atlantic Provinces) where renewable fuel mandates are currently not in place. On a per-vehicle basis, the average annual impact of the efficiency loss on consumer expenditure on gasoline is estimated to be \$23 for 2011.

avantages environnementaux associés au Règlement, comme l'augmentation de la production de carburants renouvelables et l'accroissement du nombre d'emplois et du revenu. De plus, il faut s'attendre à ce que d'autres initiatives gouvernementales en vue d'améliorer l'efficacité des véhicules et de développer les technologies de production des carburants renouvelables de la prochaine génération puissent contribuer à la réduction des émissions de GES au fil du temps.

La valeur actualisée des coûts associés au Règlement est évaluée à 1,9 milliard de dollars. Les producteurs et importateurs d'essence assumeront des coûts de 775 millions de dollars, lesquels comprennent les investissements nécessaires pour mettre à niveau ou modifier les installations de raffinage ainsi que les systèmes de distribution et de mélange; les coûts totaux prévus qui seront assumés par les consommateurs s'élèvent à 1,1 milliard de dollars, lesquels résultent de la consommation accrue de combustibles (le carburant à l'éthanol possède un contenu énergétique plus faible); et les coûts qui seront assumés par le gouvernement fédéral afin d'assurer l'application, la promotion de la conformité, le développement ainsi que le maintien d'un système de déclaration électronique seraient d'environ 2,3 millions de dollars. Il a été estimé que le revenu du secteur des cultures pourrait augmenter de 0,7%. Alors que les répercussions sur le revenu du secteur du bétail devraient diminuer de moins de 1%, aucune répercussion mesurable dans les secteurs en aval n'est prévue.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La répartition des incidences sur l'industrie et les consommateurs serait relativement inégale à l'échelle du pays en raison des mandats existants de certaines provinces et de la disponibilité des carburants renouvelables. Par conséquent, le Règlement pourrait avoir des incidences minimales dans certaines provinces ou régions (comme la Colombie-Britannique, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Ontario) où le mélange essence-éthanol est déjà disponible, avec des répercussions surtout concentrées dans les régions où les exigences provinciales liées à la teneur de carburant renouvelable ne sont pas encore en place.

On prévoit que les coûts différentiels totaux pour le secteur du raffinage du pétrole représenteront environ 1% des revenus de l'industrie. Des répercussions positives en ce qui a trait à l'accroissement du volume des ventes attribuable au contenu énergétique plus faible du mélange essence-éthanol pour les producteurs de carburant sont à prévoir. Celles-ci pourraient s'élever jusqu'à 10% des coûts différentiels totaux de 1,1 milliard de dollars à assumer par les consommateurs. Le secteur de la production de carburant renouvelable est celui qui pourrait profiter le plus de l'augmentation de la demande pour les carburants renouvelables. Certains accroissements sont à prévoir, notamment au niveau de l'emploi et d'autres activités économiques.

Pour les consommateurs, les incidences se manifesteraient en partie par une augmentation de la demande d'essence en raison du contenu énergétique du mélange essence-éthanol plus faible comparativement à l'essence conventionnelle. Ces répercussions seraient principalement subies dans les provinces (comme l'Alberta, le Québec et les provinces de l'Atlantique) où les mandats en carburant renouvelable ne sont pas actuellement en place. La répercussion annuelle moyenne de la perte de rendement sur les dépenses des consommateurs pour l'essence est estimée à 23 \$ par véhicule pour 2011.

In addition, consumers will also be impacted by a small increase in fuel price at the pump if the fuel producers pass on their incremental costs down the supply chain. The precise magnitude of the price impact, given differences between regions and across fuel suppliers, is difficult to predict. In the event that all industry costs are passed on to the consumers, it is estimated that average price increase over the 25-year period ranges from 0.05 ¢/L in provinces like Ontario where a provincial mandate is already in place to 0.17 ¢/L in Quebec and the Atlantic Provinces where renewable fuel requirements are not in place. In most cases, such small price increases are likely to be unnoticeable given the usual price fluctuations experienced in the gasoline market.

The impacts on the agricultural sector's income and production are expected to be less than 1%; therefore, the impacts on downstream meat and food processing sector as well as on food prices are also expected to be minimal.

Domestic and international coordination and cooperation:

Extensive consultations were conducted with industry, provincial and territorial governments, other federal government departments and environmental non-governmental organizations (ENGOS). The renewable fuel content requirements were developed based on these consultations. In addition, discussions with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) were also undertaken to better understand the development process of its rule.

Performance measurement and evaluation plan: The evaluation of the Regulations will be based, among other criteria, on the volume of renewable fuel blended with liquid petroleum fuels in Canada. This will be determined from information and data submitted in accordance with the reporting requirements. The Regulations will also be evaluated based on criteria included in the evaluation plan of Environment Canada's components of the regulation of renewable fuel content in gasoline, diesel and heating distillate oil. This evaluation plan will be completed in the 2011–2012 fiscal year.

De plus, le consommateur sera touché par une légère augmentation du prix de l'essence à la pompe si les producteurs de carburant transmettent les coûts différentiels à la chaîne d'approvisionnement. L'ampleur précise de la répercussion sur le prix est difficile à prédire, étant donné les différences entre les régions et entre les fournisseurs de carburant. Dans le cadre du scénario où toutes les entreprises de raffinage transmettent ces coûts aux consommateurs, on estime que l'accroissement du prix moyen sur une période de 25 ans pourrait varier de 0,05 ¢/L dans une province comme l'Ontario où un mandat provincial est déjà en place, à 0,17 ¢/L au Québec et dans les provinces de l'Atlantique où les exigences en carburant renouvelable ne sont pas en place. Dans la plupart des cas, il est probable que ces faibles accroissements du prix ne soient pas perceptibles étant donné les fluctuations du prix que l'on voit normalement sur le marché de l'essence.

Étant donné qu'on prévoit que les répercussions sur le revenu et la production du secteur agricole seront de moins de 1 %, on s'attend à ce que les répercussions en aval, dans les secteurs de la production de la viande et de la nourriture, de même que sur le prix de la nourriture, soient minimales.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

On a mené des consultations de grande envergure auprès de l'industrie, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des autres ministères du gouvernement fédéral et des organisations environnementales non gouvernementales (OENG). Les exigences liées à la teneur en carburant renouvelable ont été élaborées par suite de ces consultations. De plus, des discussions ont eu lieu avec la Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis) afin de mieux comprendre le processus utilisé pour élaborer son règlement.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : L'évaluation du Règlement sera basée, entre autres, sur le volume de carburant renouvelable mélangé avec des carburants liquides à base de pétrole au Canada. Cet indicateur sera déterminé à l'aide des renseignements et des données soumis en accord avec l'exigence de déclarer ces informations. Le Règlement sera aussi évalué sur la base des critères inclus dans le plan d'évaluation des composantes d'Environnement Canada du règlement sur le contenu de carburant renouvelable dans l'essence, le carburant diesel et le mazout de chauffage. Ce plan d'évaluation sera effectué au cours de l'exercice 2011-2012.

Issue

Greenhouse gases, upon being emitted to the atmosphere, alter its composition, thereby affecting its chemical and physical properties. As a result of human activities, predominantly the combustion of fossil fuels, the atmospheric concentrations of GHGs have increased substantially since the onset of the industrial revolution. This has led to an enhanced greenhouse effect — or global warming — and other climatic changes and represents a global air pollution problem. In view of the historical emissions of GHGs from anthropogenic sources, and the quantity of emissions expected over the century, GHGs as a significant air pollutant are expected to remain the greatest contributors to climate change.

Question

Lorsque des gaz à effet de serre sont émis dans l'atmosphère, ils altèrent sa composition et perturbent donc ses propriétés chimiques et physiques. En raison des activités humaines, et principalement de la combustion de combustibles fossiles, les concentrations atmosphériques de GES ont considérablement augmenté depuis le début de la révolution industrielle. Ce phénomène a accru l'effet de serre — ou le réchauffement climatique — ainsi que d'autres changements climatiques et représente, par conséquent, un problème de pollution atmosphérique mondial. À la lumière des émissions historiques de GES provenant de sources anthropogéniques, et de la quantité d'émissions prévues au cours du siècle, on s'attend à ce que les GES, en tant que polluants atmosphériques, demeurent les principaux contributeurs aux changements climatiques.

Historical data on GHG emissions indicate that the transportation sector accounts for approximately 27% of GHGs² emitted in Canada in 2008. Given the continued contribution of GHG emissions from the transportation sector to air pollution, its impact on climate change and Canada's national and international commitments and interests, actions by government on a number of fronts are required to implement Canada's climate change objectives. Natural Resources Canada (NRCan), through the use of their GHGenius model (version 3.15) have determined that GHG emissions from liquid petroleum fuels, on a lifecycle basis and under typical Canadian conditions, can be reduced with the use of renewable fuels.

The Regulations will make a significant contribution to the prevention of, and reduction in, air pollution. The Regulations are estimated to result in a reduction in air pollution of approximately one megatonne per year of GHG emissions over and above the reductions attributable to existing provincial requirements. This is about the equivalent of taking a quarter of a million vehicles off the road.

While a significant contribution to the reduction in air pollution associated with GHG emissions will be achieved as a result of the Regulations, it is important to assess other air pollutants. A recent study³ by Health Canada found that the ubiquitous use of 10% ethanol-blended gasoline in Canada would result in minimal changes in levels of other smog-related ambient air pollutants. It was found that there are no substantial differences in the predicted health effects between conventional gasoline and 10% ethanol-blended gasoline with respect to air contaminants such as nitrogen dioxide (NO₂), sulphur dioxide (SO₂), ozone and particulate matter (PM_{2.5}).

Strategic Environmental Screening

In 2006, Environment Canada conducted a Strategic Environmental Screening of the Government of Canada's intent to require an average 5% renewable fuel content based on the volume of gasoline and 2% renewable fuel content in diesel and heating distillate oil, and the resulting impacts on air pollution. The screening, which was conducted prior to the development of the Renewable Fuels Strategy, considered impacts on GHG emissions and air pollutants as a result of the proposed renewable fuel content requirement.

The screening indicated that the proposed renewable fuel content requirement for gasoline, diesel and heating distillate oil is expected to increase the use of ethanol over and above the provincial mandates already in place. Emissions reduction factors from the NRCan model (GHGenius) indicated that both these requirements represented a potential reduction of approximately 2.75 MT CO₂e emissions per year, more than double the emissions reductions generated by provincial regulations. Since 2006, a number of provinces have established renewable fuel requirements.

Les données historiques sur les émissions de GES² indiquent que le secteur du transport est responsable d'environ 27 % des GES émis au Canada en 2008. Puisque le secteur du transport contribue continuellement aux émissions de GES et donc à la pollution atmosphérique, et en raison des impacts de ce secteur sur les changements climatiques et sur les engagements et les intérêts nationaux et internationaux du Canada, des mesures adoptées par le gouvernement sur plusieurs plans sont nécessaires pour mettre en œuvre les objectifs du pays en matière de changements climatiques. Ressources naturelles Canada (RNCan) a déterminé, au moyen de son modèle GHGenius (version 3.15), que l'on peut réduire les émissions de GES générées par les combustibles liquides à base de pétrole, sur la base du cycle de vie et sous des conditions canadiennes typiques, en utilisant des carburants renouvelables.

Le Règlement contribuera sensiblement à la prévention ou à la réduction de la pollution atmosphérique. On estime que le Règlement pourrait générer une réduction de GES d'environ une mégatonne par année, au-delà des réductions attribuables aux exigences provinciales déjà en place. C'est l'équivalent de faire disparaître un quart de million de véhicules de la route.

Bien que le Règlement permettra de réduire sensiblement la pollution atmosphérique associée aux émissions de GES, il est important d'évaluer d'autres polluants atmosphériques. Une étude récente³ réalisée par Santé Canada révèle que l'utilisation généralisée, au Canada, d'essence dont la teneur en éthanol est de 10 %, n'engendrerait que des changements mineurs au niveau des concentrations de polluants atmosphériques dans l'air ambiant. Les résultats indiquent qu'il n'existe aucune différence substantielle dans les répercussions possibles sur la santé humaine entre l'essence conventionnelle et l'essence dont la teneur en éthanol est de 10 % en ce qui a trait aux contaminants atmosphériques, comme le dioxyde d'azote (NO₂), le dioxyde de soufre (SO₂), l'ozone et les particules (PM_{2.5}).

Évaluation environnementale stratégique

En 2006, Environnement Canada a mené une évaluation environnementale stratégique concernant l'intention du gouvernement du Canada d'exiger une teneur moyenne en carburant renouvelable de 5 % basée sur le volume d'essence et de 2 % dans le carburant diesel et le mazout de chauffage, et les impacts sur la pollution atmosphérique en découlant. L'évaluation, qui a eu lieu avant l'élaboration de la Stratégie sur les carburants renouvelables, a tenu compte des répercussions sur les émissions de GES et des polluants atmosphériques associées à l'exigence en teneur de carburant renouvelable proposée.

L'évaluation prévoyait que l'exigence en teneur de carburant renouvelable proposée dans l'essence, le diesel et le mazout de chauffage augmenterait l'utilisation de l'éthanol au-delà des mandats provinciaux déjà en place. Les facteurs de réduction des émissions, selon le modèle de RNCan (GHGenius), ont révélé que ces deux exigences correspondraient à une réduction potentielle des émissions d'environ 2,75 Mt éq CO₂ par année, soit plus du double des réductions d'émissions attribuables aux règlements provinciaux. Depuis 2006, un certain nombre de provinces ont fixé des exigences en matière de carburant renouvelable.

² Environment Canada's GHG emission inventory can be accessed from www.ec.gc.ca/pdb/GHG/inventory_e.cfm.

³ Health Canada (2009), Health risks and benefits associated with the use of 10% ethanol-blended gasoline in Canada (draft report)

² L'inventaire des émissions de GES d'Environnement Canada est disponible au www.ec.gc.ca/pdb/GHG/inventory_f.cfm.

³ Santé Canada (2009), Risques et bénéfices pour la santé liés à l'usage d'essence contenant 10 % d'éthanol au Canada, rapport provisoire

With respect to air pollutant emissions (such as NO_x, SO_x) as a result of a 5 % renewable fuel requirement under representative Canadian conditions, test results from the United States (U.S.) were used for the screening. The U.S. results suggest that widespread use of 10 % ethanol could decrease volatile organic compounds (VOCs) and PM_{2.5} by 7 % and 50 %, respectively. On the other hand, increases in NO₂ emissions between 0 and 15 %, as well as increases in acetaldehyde by 100 % are also expected. The impacts of biodiesel use were also assessed based on U.S. test results and are expected to be more balanced. The U.S. test results indicate that use of 20 % biodiesel could reduce most emissions, including acetaldehyde (by approximately 7 %). However, NO₂ emissions may increase or decrease by up to 2 %. The preliminary assessment by Health Canada indicated that there are no expected health impacts associated with ethanol use at blends of up to 10 %.

Objectives

The Government of Canada made commitments under the Renewable Fuels Strategy to reduce GHG emissions by introducing regulations to require renewable fuel content based on gasoline, diesel and heating distillate oil volumes. The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions, thereby contributing towards the protection of Canadians and the environment from the impacts of climate change and air pollution. The Regulations are estimated to result in a reduction of GHG emissions of about 1 MT CO₂e per year. This represents a significant contribution to the reduction in air pollution, equivalent to taking a quarter of a million vehicles off the road. This would be achieved through a requirement for an average annual 5 % renewable fuel content based on the volume of gasoline produced and imported. These Regulations also support the Renewable Fuels Strategy objective to expand Canadian use of renewable fuels by creating a demand for these fuels in the Canadian marketplace.

The Regulations are part of the Government's overall approach to reduce emissions of GHGs and air pollutants to protect the health and environment of Canadians. The Government of Canada is committed to reducing these emissions through regulatory measures such as developing regulations to limit emissions of CO₂ from cars and light-duty trucks as well as measures to reduce emissions of air pollutants and GHGs from major industrial sources. The Regulations, in conjunction with these measures, are expected to contribute towards achieving the Government of Canada's commitment to reduce domestic emissions of GHGs by 17 % below the 2005 level.

The general approach adopted for the Regulations aligns with the U.S. Renewable Fuel Standard, while taking into consideration specific Canadian climatic and economic conditions.

Description

The Regulations

The Regulations, developed under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), require gasoline fuel

Les résultats d'essais des États-Unis ont permis d'évaluer, pour des conditions canadiennes typiques, les émissions de polluants atmosphériques (comme les NO_x et les SO_x) à la suite de l'exigence de 5 % en carburant renouvelable. Les résultats des États-Unis semblent indiquer que l'usage répandu de 10 % d'éthanol pourrait diminuer les composés organiques volatils (COV) et les PM_{2.5} de 7 % et de 50 % respectivement. En revanche, une augmentation des émissions de NO₂ entre 0 et 15 % et de l'acétaldéhyde de 100 % est également prévue. Les répercussions de l'utilisation du biodiesel ont également été évaluées selon les résultats d'essais américains et devraient être mieux équilibrées. Les résultats d'essais américains révèlent que l'utilisation de 20 % de biodiesel pourrait réduire la plupart des émissions, y compris l'acétaldéhyde (de près de 7 %). Cependant, les émissions de NO₂ pourraient augmenter ou diminuer jusqu'à 2 %. L'évaluation préliminaire de Santé Canada a révélé qu'il n'y a aucun effet prévu sur la santé en lien avec l'utilisation d'éthanol dans des mélanges de 10 % ou moins.

Objectifs

Le gouvernement du Canada a pris des engagements en vertu de la Stratégie sur les carburants renouvelables afin de réduire les émissions de GES en instaurant des règlements qui imposent une certaine teneur en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence, de carburant diesel et de mazout de chauffage. Le Règlement vise à réduire les émissions de GES et, par le fait même, à contribuer à la protection des Canadiens et de l'environnement contre les répercussions associées aux changements climatiques et à la pollution atmosphérique. On estime que le Règlement pourrait générer une réduction de GES d'environ 1 Mt éq CO₂ par année. Ceci représente une contribution notable à la réduction de la pollution atmosphérique, soit l'équivalent de faire disparaître un quart de million de véhicules de la route. On pourrait y parvenir en exigeant une teneur moyenne annuelle de 5 % en carburant renouvelable sur la base du volume d'essence produit et importé. Ce règlement appuie également l'objectif de la Stratégie sur les carburants renouvelables visant à accroître l'utilisation de carburants renouvelables au Canada en créant une demande pour ces carburants sur le marché canadien.

Le Règlement fait partie de l'approche globale du gouvernement visant à réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques afin de protéger la santé et l'environnement des Canadiens. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire ces émissions au moyen de mesures réglementaires telles que l'élaboration de règlements visant à limiter les émissions de CO₂ provenant des automobiles et des véhicules utilitaires légers ainsi que de mesures pour réduire les émissions de GES et de polluants atmosphériques générées à partir de sources industrielles majeures. On s'attend à ce que le Règlement, conjointement avec l'adoption de ces mesures, puisse contribuer au respect de l'engagement du gouvernement du Canada quant à réduire les émissions nationales de GES de 17 % sous les niveaux d'émissions enregistrés en 2005.

L'approche générale qui a été adoptée dans le Règlement s'aligne sur la Norme sur les carburants renouvelables des États-Unis tout en prenant en considération les conditions climatiques et économiques spécifiques au Canada.

Description

Le Règlement

Le Règlement, élaboré en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], exige que

producers and importers to have an average annual renewable fuel content equal to at least 5% of the volume of gasoline that they produce or import, commencing on December 15, 2010. The requirement for renewable fuel content is on the basis of the regulatee's total annual volumes. Compliance is based on the calendar year, other than the first compliance period, which extends from the start date to December 31, 2012.

Renewable fuel content in any liquid petroleum-based fuel can contribute towards meeting the 5% renewable fuel content. These renewable fuels can be produced from any type of renewable fuel feedstock (for example corn, wheat, barley, forestry and wood waste), but does not include spent pulping liquor⁴ (often referred to as black liquor). Fuels produced from municipal solid waste materials are also recognized as renewable fuel, provided the municipal solid waste material has a demonstrated biogenic carbon content of greater than 50% of the total carbon content and was sorted and pre-processed to remove all but trace amounts of undesirable materials such as pesticides, paints, petroleum oils, tire material and others, as prescribed in the Regulations.

The Regulations also include a system of tradable compliance units to enable gasoline fuel producers and importers to demonstrate compliance. This bridges the gap between the point at which fuel is produced or imported and the point at which renewable fuel is blended with gasoline. Renewable fuels are most often blended close to their point of use, at locations downstream of the refinery. Regulatory provisions have been included to allow for the creation and trading of compliance units, which represent litres of renewable fuel. Companies can obtain, through trading, compliance units from others participating in the trading system in situations where they cannot blend renewable fuels in their gasoline, or they may use the compliance units that they have created by blending renewable fuel in gasoline, diesel or other petroleum fuels.

The Renewable Fuels Strategy includes a requirement for an average annual 2% renewable fuel content in diesel and heating distillate oil, intended to be implemented upon successful demonstration of renewable diesel fuel use under the range of Canadian conditions. The Regulations include provisions for this requirement, but do not specify a coming into force date. The coming into force date for this requirement will be determined at a later date subject to the technical feasibility of renewable content in diesel fuel and heating distillate oil. Natural Resources Canada is assessing the technical feasibility through their National Renewable Diesel Demonstration Initiative (NRDDI), and is expected to provide a recommendation in the summer of 2010.

In addition to the general provisions, the Regulations are divided into three parts. The key elements are summarized in the sections below.

⁴ Spent pulping liquor is defined in the Regulations as "a by-product of the chemical process of turning wood into pulp that consists of wood residue and pulping agents."

les producteurs et importateurs d'essence aient une teneur moyenne annuelle d'au moins 5 % en carburant renouvelable basée sur le volume d'essence produite ou importée, et ce, à compter du 15 décembre 2010. L'exigence relative à la teneur en carburant renouvelable se base sur les volumes annuels totaux des personnes réglementées. La conformité est évaluée selon l'année civile, à l'exception de la première période de conformité qui s'étend de la date de début au 31 décembre 2012.

Tout carburant liquide à base de pétrole qui contient du carburant renouvelable peut contribuer à l'exigence relative à la teneur de 5 % en carburant renouvelable. Ces carburants renouvelables peuvent provenir de n'importe quel type de matière première de carburant renouvelable (par exemple le maïs, le blé, l'orge, les résidus forestiers et les déchets de bois), à l'exception de la liqueur de cuisson résiduaire⁴ (que l'on nomme souvent « liqueur noire »). Les carburants qui proviennent de déchets solides municipaux sont aussi reconnus comme carburants renouvelables, en autant que les déchets solides municipaux aient une teneur en carbone biogénique prouvée supérieure à 50 % de la teneur totale en carbone et aient fait l'objet d'un tri et d'un traitement préalable afin de s'assurer que la teneur en toute substance indésirable comme des pesticides, des peintures, des huiles de pétrole, des substances provenant de pneus et autres, telles qu'elles sont décrites dans le Règlement, est négligeable.

Le Règlement comprend également un mécanisme d'échange des unités de conformité pour permettre aux producteurs et aux importateurs d'essence de démontrer leur conformité. Ce mécanisme assure le lien entre le point de production ou d'importation de carburant et le point où le carburant renouvelable est mélangé avec l'essence. Les carburants renouvelables sont souvent mélangés à des endroits plus près de leur utilisation, autres que l'endroit du raffinage. Des dispositions législatives sont prévues afin de permettre la création et l'échange d'unités de conformité — les unités de conformité représentent des litres de carburant renouvelable. Les personnes réglementées peuvent obtenir, dans le cadre d'échanges, des unités de conformité auprès d'autres participants au mécanisme d'échange lorsqu'elles ne peuvent mélanger les carburants renouvelables à leur essence, ou elles peuvent utiliser les unités de conformité qu'elles ont créées en mélangeant le carburant renouvelable à l'essence, au carburant diesel ou à d'autres carburants à base de pétrole.

La Stratégie sur les carburants renouvelables comprend une disposition qui impose une teneur moyenne annuelle de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel ou le mazout de chauffage, lorsque l'initiative de démonstration de l'utilisation du carburant diesel renouvelable dans l'ensemble des conditions canadiennes aura été couronnée de succès. Le Règlement comprend des dispositions liées à cette exigence, mais la date à laquelle celle-ci entrera en vigueur n'est pas précisée. La date d'entrée en vigueur de cette exigence sera déterminée plus tard lorsque la faisabilité technique d'un contenu en carburant renouvelable dans le carburant diesel et dans le mazout de chauffage aura été déterminée. Ressources naturelles Canada évalue présentement la faisabilité technique au moyen de son Initiative de démonstration nationale sur le diesel renouvelable (IDNDR) et prévoit émettre une recommandation à l'été 2010.

En plus des dispositions générales, le Règlement se divise en trois parties. Les sections qui suivent présentent un résumé des éléments clés.

⁴ Dans le Règlement, la liqueur de cuisson résiduaire est définie comme suit : « sous-produit du procédé chimique par lequel le bois est transformé en pâte et qui est composé de résidus du bois et d'agents de cuisson. »

General provisions

The general provisions of the Regulations indicate when specific sections do not apply and address how volumes are to be measured. Specific sections of the Regulations do not apply to persons that only produce or import fuel volumes for special uses (such as exports, aviation, scientific research, competition vehicles, kerosene for use in heaters, lamps or stoves, military combat equipment, feedstocks in the production of chemicals, gasoline sold for or delivered for use in Newfoundland and Labrador, the Northwest Territories, Yukon, Nunavut and the part of Quebec that is north of latitude 60° N and gasoline that is in transit through Canada).

In addition, any regulatee that produces or imports less than 400 m³ of fuel in a compliance period is not subject to the renewable fuel content requirements of the Regulations. Persons that produce or import fuels below the 400 m³ threshold or for special uses are nevertheless subject to some record-keeping provisions detailed in the Regulations. A person producing or importing quantities below this threshold level may elect to participate in the trading system by registering as a participant. In this case, all the applicable requirements of the Regulations would apply.

Part I of the Regulations: Requirements pertaining to gasoline⁵

Part I sets out the requirements pertaining to

- 5% renewable fuel content of the gasoline pool⁶;
- pool refers to the respective total volumes of gasoline or diesel fuel and heating distillate oil that are produced and imported during a compliance period;
- methodologies for determining the gasoline and distillate pools;
- compliance units, which are to be used for establishing compliance with the Regulations (each compliance unit represents one litre of renewable fuel);
- calculation methodologies for the determination of required renewable fuel volumes; and
- registration provisions.

Exclusions

The Regulations allow the following specific uses to be excluded from the pool when calculating the required renewable fuel volume:

- fuels used for special purposes such as aviation, kerosene for use in heaters, lamps or stoves, competition vehicles, scientific research, chemical feedstock, and military combat equipment;
- fuel used in the Northwest Territories; Yukon; Nunavut; and Quebec, north of the 60th parallel;

⁵ Note that compliance units created from blending renewable fuel in diesel fuel and heating distillate oil can be used for compliance with the 5% requirement.

⁶ Pool refers to the respective total volumes of gasoline or diesel fuel and heating distillate oil that are produced and imported during a compliance period.

Dispositions générales

Les dispositions générales du Règlement décrivent quand certains articles ne s'appliquent pas et comment les volumes de carburant seront mesurés. Certains articles du Règlement ne s'appliquent pas aux personnes qui produisent ou importent des quantités de carburant destinées seulement à des utilisations spéciales (telles que l'exportation, l'aviation, la recherche scientifique, les véhicules de compétition, le kérosène destinés aux appareils de chauffage, aux lampes ou aux poêles, l'équipement militaire de combat, à titre de matière première dans la production de produits chimiques, de même que l'essence vendue ou livrée pour usage à Terre-Neuve-et-Labrador, dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province de Québec située au nord du soixantième degré de latitude nord, et l'essence qui transite par le Canada).

De plus, toute personne réglementée qui produit ou importe moins de 400 m³ de carburant dans une période de conformité n'est pas assujettie aux exigences concernant la teneur en carburant renouvelable du Règlement. Les personnes qui produisent ou importent moins de 400 m³ de carburant ou du carburant destiné seulement à des utilisations spéciales sont également assujetties à certaines des dispositions concernant la tenue de registres, telles qu'elles sont décrites dans le Règlement. Une personne qui produit ou importe des quantités en deçà du niveau seuil de 400 m³ peut élire de participer au mécanisme d'échange en s'enregistrant en tant que participant. Dans ce cas, toutes les exigences applicables du Règlement s'appliqueraient.

Partie 1 du Règlement : Exigences relatives à l'essence⁵

La Partie 1 décrit les exigences en ce qui concerne :

- la teneur d'au moins 5 % en carburant renouvelable des stocks d'essence⁶;
- les stocks réfèrent aux volumes totaux respectifs d'essence ou de carburant diesel et de mazout de chauffage qui sont produits et importés au cours d'une période de conformité;
- les méthodologies pour déterminer les stocks d'essence et les stocks de distillat;
- les unités de conformité en tant que moyen pour se conformer au Règlement (une unité de conformité représente un litre de carburant renouvelable);
- les méthodes de calcul pour déterminer les volumes de carburant renouvelable nécessaires;
- les dispositions liées à l'enregistrement.

Exclusions

Le Règlement prévoit que les carburants utilisés aux fins suivantes seront exclus du calcul des stocks pour établir le volume de carburant renouvelable nécessaire:

- le carburant utilisé à des fins spéciales telles que l'aviation, le kérosène destiné aux appareils de chauffage, aux lampes ou aux poêles, les véhicules de compétition, la recherche scientifique, les matières premières chimiques et l'équipement militaire de combat;

⁵ Veuillez noter que l'on peut utiliser les unités de conformité créées lors du mélange de carburant renouvelable à du carburant diesel et du mazout de chauffage pour démontrer la conformité avec l'exigence de 5 %.

⁶ Le terme « stock » se rapporte aux volumes totaux respectifs d'essence ou de carburant diesel et de mazout de chauffage produits et importés durant une période de conformité.

- gasoline used in Newfoundland and Labrador; and
- fuel exported from Canada or in transit through Canada.

Registration requirements

A one-time registration report must be submitted to Environment Canada by the primary suppliers (as described in the Regulations) upon reaching the 400 m³ threshold for the production or import of gasoline or of diesel fuel and heating distillate oil. The information is required for facilities producing gasoline, diesel fuel or heating distillate oil, blending renewable fuel, using biocrude as feedstock to produce liquid petroleum fuel, as well as the province of import. The details on the type of information to be provided in the registration report are set out in Schedules 1 and 2 of the Regulations.

In the event of a change in the information, the updated information is to be submitted to Environment Canada no later than five days after the change.

Part 2 of the Regulations: Tradable compliance units system

Part 2 establishes the requirements for a compliance unit trading system for participants which are primary suppliers and others who elect to participate in the trading system.

The regulatory requirements governing the creation and the limits on the creation of compliance units, ownership, provisions for trading, conditions to allow carrying compliance units forward and back between compliance periods, and cancellation of the compliance units are detailed in the Regulations.

Election to participate in a trading system

Primary suppliers are automatically considered trading system participants. Elective participation in the trading system, after submitting a one-time registration report, is also allowed for persons that

- blend renewable fuel with liquid petroleum fuel;
- use biocrude as a feedstock to produce a liquid petroleum fuel other than gasoline, diesel fuel or heating distillate oil;
- import a liquid petroleum fuel, other than gasoline, diesel fuel and heating distillate oil, that contains renewable fuel;
- sell neat (pure) renewable fuel to a neat renewable fuel consumer (final user) for use as fuel in a combustion device; or
- use neat renewable fuel that they produced or imported as fuel in a combustion device.

These persons are referred to as elective participants. If an elective participant chooses to withdraw their participation, they may do so after notifying Environment Canada, submitting any outstanding reports and cancelling their remaining compliance units.

- le carburant utilisé dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province de Québec située au nord du soixantième degré de latitude nord;
- l'essence utilisée à Terre-Neuve-et-Labrador;
- le carburant exporté à l'extérieur du Canada ou qui transite par le Canada.

Exigences liées à l'enregistrement

Les fournisseurs principaux (tels qu'ils sont décrits dans le Règlement) doivent transmettre un rapport d'enregistrement unique à Environnement Canada lorsqu'ils atteignent le seuil de 400 m³ de production ou d'importation d'essence ou de carburant diesel et de mazout de chauffage. Des renseignements sont nécessaires pour les installations qui produisent de l'essence, du carburant diesel ou du mazout de chauffage, qui mélangent le carburant renouvelable et qui utilisent du biobrut comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide, ainsi que pour la province d'importation. Les annexes 1 et 2 du Règlement décrivent les types de renseignements qui doivent être fournis dans le rapport d'enregistrement.

Si les renseignements changent, il faut fournir une mise à jour à Environnement Canada au plus tard cinq jours après le changement.

Partie 2 du Règlement : Mécanisme d'échange des unités de conformité

La Partie 2 établit les exigences du mécanisme d'échange pour les participants, y compris les fournisseurs principaux et les participants volontaires.

Les exigences réglementaires qui régissent la création des unités de conformité et les limites quant à leur création, la propriété, les dispositions relatives à l'échange, les conditions qui permettent le report prospectif ou rétrospectif des unités de conformité entre les périodes de conformité et l'annulation des unités de conformité sont décrites dans le Règlement.

Choix de participer à un mécanisme d'échange des unités de conformité

Les fournisseurs principaux deviennent automatiquement des participants au mécanisme d'échange. Les personnes qui effectuent les activités suivantes peuvent également participer au mécanisme d'échange après avoir avisé Environnement Canada de leur choix en transmettant un rapport d'enregistrement unique :

- mélanger du carburant renouvelable à du carburant à base de pétrole liquide;
- utiliser du biobrut comme matière première dans la production de carburant liquide autre que de l'essence, du carburant diesel et du mazout de chauffage;
- importer un carburant à base de pétrole liquide, autre que de l'essence, du carburant diesel et du mazout de chauffage contenant du carburant renouvelable;
- vendre du carburant renouvelable pur à un consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter des appareils à combustion;
- utiliser du carburant renouvelable pur qu'elles ont produit ou importé comme carburant dans un appareil à combustion.

Ces personnes sont des participants volontaires au mécanisme d'échange. Un participant volontaire peut décider de cesser de participer au mécanisme d'échange. Pour ce faire, il doit aviser Environnement Canada, transmettre tous les rapports dus et annuler les unités de conformité qu'il lui reste.

Participants in the trading system may create compliance units at the time of

- blending renewable fuel into liquid petroleum fuel;
- importing liquid petroleum fuel with renewable fuel content;
- using biocrude as a feedstock to produce liquid petroleum fuel;
- selling neat (pure) renewable fuel to a neat renewable fuel consumer (final user) for use in a combustion device; and
- using neat renewable fuel produced or imported as fuel in a combustion device.

There are two types of compliance units: distillate and gasoline. A distillate compliance unit may be created from any of the above actions with respect to diesel fuel or heating distillate oil (such as blending renewable fuel into diesel fuel or heating distillate oil, or importing diesel fuel or heating distillate oil with renewable fuel content). Gasoline compliance units may be created from any of the above actions in respect of liquid petroleum fuels other than diesel fuel or heating distillate oil (such as blending renewable fuel into gasoline or importing gasoline with renewable fuel content).

Generally, compliance units may only be used to demonstrate compliance in the compliance period during which they were created. Under specific conditions outlined in the Regulations, some compliance units may be carried back into the previous compliance period, and excess compliance units may be carried forward for use in the following compliance period. Distillate compliance units may also be used to establish compliance with the 5% requirement for gasoline.

Part 3 of the Regulations: Records and reporting

Reports must be signed by an authorized official and submitted electronically in the format provided by Environment Canada. In the event that a format has not been provided, paper reports may be submitted.

Reporting, record-keeping and retention of information

The Regulations prescribe specific record-keeping and annual reporting requirements for primary suppliers, elective participants, producers or importers of renewable fuels and sellers of fuel for export who are not participants in the trading system. The submission deadlines for the annual reports are specified in the Regulations. In addition, primary suppliers, elective participants, producers or importers of renewable fuels and sellers of fuel for export who are not participants in the trading system must submit an interim report for the first compliance period, which is due April 15, 2012, for primary suppliers and elective participants, and February 15, 2012, for producers or importers of renewable fuels and sellers of fuel for export who are not participants in the trading system.

Les participants au mécanisme d'échange peuvent créer des unités de conformité lors des activités suivantes :

- le mélange du carburant renouvelable à un carburant à base de pétrole liquide;
- l'importation de carburant à base de pétrole liquide contenant du carburant renouvelable;
- l'utilisation de biobrut comme matière première dans la production de carburant à base de pétrole liquide;
- la vente de carburant renouvelable pur à un consommateur de carburant renouvelable pur pour alimenter un appareil à combustion;
- l'utilisation de carburant renouvelable pur produit ou importé comme carburant dans un appareil à combustion.

Il y a deux types d'unités de conformité : celles visant le distillat et celles visant l'essence. Une unité de conformité visant le distillat peut être créée à partir de n'importe quelle action mentionnée ci-dessus pour le carburant diesel et le mazout de chauffage (telle que le mélange de carburant renouvelable à du carburant diesel ou du mazout de chauffage, ou l'importation de carburant diesel ou de mazout de chauffage comportant un contenu en carburant renouvelable). Les unités de conformité visant l'essence pourraient être créées à partir de n'importe quelle action mentionnée ci-dessus pour ce qui est des carburants à base de pétrole liquide autres que le carburant diesel ou le mazout de chauffage (telle que le mélange de carburant renouvelable à l'essence ou l'importation d'essence comportant un contenu renouvelable).

En général, les unités de conformité peuvent seulement être utilisées pour démontrer la conformité lors de la période de conformité durant laquelle elles ont été créées. En vertu de conditions spécifiques mentionnées dans le Règlement, certaines unités de conformité peuvent être reportées de façon rétrospective à la période de conformité précédente et les unités de conformité excédentaires peuvent être reportées de façon prospective à la période de conformité qui suit. Les unités de conformité visant le distillat peuvent aussi être utilisées pour établir la conformité avec l'exigence du 5 % pour l'essence.

Partie 3 du Règlement : Registres et rapports

Les rapports doivent être signés par un agent autorisé et soumis électroniquement selon le format fourni par Environnement Canada. Advenant le cas où Environnement Canada n'aurait pas fourni de format électronique, des rapports papier peuvent être soumis.

Déclaration, tenue de registres et conservation des renseignements

Le Règlement prévoit des exigences précises pour la tenue de registres et la transmission annuelle de rapports par les fournisseurs principaux, les participants volontaires au mécanisme d'échange, les producteurs ou importateurs de carburants renouvelables, et les vendeurs de carburant destiné à l'exportation qui ne participent pas au mécanisme d'échange. Les échéances pour la transmission des rapports annuels sont précisées dans le Règlement. De plus, les fournisseurs principaux, les participants volontaires, les producteurs ou les importateurs de carburants renouvelables, ainsi que les vendeurs de carburant aux fins d'exportation qui ne participent pas au mécanisme d'échange, doivent présenter un rapport provisoire pour la première période de conformité, lequel devra être remis le 15 avril 2012 pour les fournisseurs principaux et les participants volontaires, et le

Auditor's report

Participants in the trading system and renewable fuel producers and importers must have their records and reports audited by an independent auditor to assess whether or not their practices and procedures are appropriate to demonstrate compliance with the Regulations. The audit report must contain the information set out in Schedule 3 of the Regulations, be signed by the auditor and submitted by the participants in the trading system and the renewable fuel producers and importers by June 30 following the end of a compliance period. The first audit report is due June 30, 2013.

Registration and reports for producers and importers of renewable fuels

A one-time registration report must be submitted to Environment Canada by producers and importers of renewable fuels at least one day before producing and/or importing the 400th m³ of renewable fuel during a compliance period. The registration information, as prescribed in Schedule 6 of the Regulations, is required for each production facility at which renewable fuel is produced and for each province into which renewable fuel is imported.

In the event of a change in the information provided to Environment Canada, the submission of the updated information to Environment Canada is required no later than five days after the change.

Producers and importers of renewable fuel must also submit an annual report to Environment Canada by February 15 following the end of a compliance period. The first such report is due February 15, 2013. Producers and importers of renewable fuel have record-keeping obligations under the Regulations.

Records and reports for sellers of fuel for export

Persons who sell fuel for export, but who are not participants in the trading system, must retain certain records and submit an annual report to Environment Canada by February 15 following the end of a compliance period. The first such report is due February 15, 2013.

Report on measurement methods

Any person who submits a registration report is also required to submit a one-time report to Environment Canada on the methods used for measuring volumes, as prescribed in Schedule 8. The submission of the report is required within 180 days of the Regulations' coming into force. Information is not required to be reported in respect of a production facility decommissioned and ceasing to produce gasoline, diesel fuel and heating oil within 180 days of the Regulations coming into force. In the event that the information provided changes, the submission of updated information to Environment Canada is required no later than five days after the change.

15 février 2012 pour les producteurs ou les importateurs de carburants renouvelables, ainsi que les vendeurs de carburant aux fins d'exportation qui ne sont pas des participants au mécanisme d'échange.

Rapport du vérificateur

Les participants au mécanisme d'échange et toute personne qui produit ou importe du carburant renouvelable doivent faire vérifier par un vérificateur indépendant leurs registres et rapports afin d'évaluer si leurs pratiques et procédures sont appropriées pour démontrer la conformité au Règlement. Le rapport de vérification doit contenir tous les renseignements décrits à l'annexe 3 du Règlement et le vérificateur doit le signer. Les participants au mécanisme d'échange et les personnes qui produisent ou importent du carburant renouvelable doivent transmettre le rapport au plus tard le 30 juin suivant la fin de la période de conformité. Le premier rapport de vérification doit être remis le 30 juin 2013 au plus tard.

Enregistrement et rapports pour les producteurs et importateurs de carburants renouvelables

Les producteurs et importateurs de carburants renouvelables doivent transmettre un rapport d'enregistrement unique à Environnement Canada au moins une journée avant de produire ou d'importer le 400^e m³ de carburant renouvelable lors d'une période de conformité. Les renseignements d'enregistrement, tels qu'ils sont décrits à l'annexe 6 du Règlement, sont requis pour chaque installation de production où l'on produit du carburant renouvelable et pour chaque province où est importé le carburant renouvelable.

En cas de modification des renseignements fournis dans le rapport d'enregistrement transmis à Environnement Canada, la personne doit présenter une mise à jour du rapport dans les cinq jours suivant la modification.

Les producteurs et importateurs de carburant renouvelable doivent également transmettre un rapport annuel à Environnement Canada au plus tard le 15 février qui suit la fin d'une période de conformité. Le premier rapport doit être remis le 15 février 2013 au plus tard. De plus, ils doivent tenir des registres en vertu du Règlement.

Registres et rapports pour les vendeurs de carburant destiné à l'exportation

Les personnes qui vendent du carburant destiné à l'exportation, mais qui ne sont pas des participants au mécanisme d'échange, doivent tenir certains registres et transmettre un rapport annuel à Environnement Canada au plus tard le 15 février qui suit la fin d'une période de conformité. Le premier rapport doit être remis le 15 février 2013 au plus tard.

Rapport sur les méthodes de mesures des volumes

Toute personne qui transmet un rapport d'enregistrement doit aussi transmettre un rapport unique à Environnement Canada sur les méthodes utilisées pour mesurer les volumes, tel qu'il est prévu à l'annexe 8. Le rapport doit être transmis dans les 180 jours qui suivent l'entrée en vigueur du Règlement. Il n'est pas nécessaire de transmettre un rapport sur les installations de production déclassées et qui ont cessé de produire de l'essence, du carburant diesel et du mazout de chauffage dans les 180 jours qui suivent l'entrée en vigueur du Règlement. En cas de modification des renseignements fournis dans le rapport transmis à Environnement Canada, la personne doit présenter une mise à jour du rapport dans les cinq jours suivant la modification.

All records or copies of reports and notices, as prescribed in the Regulations, must be kept for at least five years at the regulatee's principal place of business in Canada.

Coming into force

The Regulations come into force on the day on which they are registered; however, some provisions come into force later, starting on December 15, 2010. These include

- the requirement for 5% renewable content based on a primary supplier's gasoline pool;
- requirements around the creation and use of compliance units; and
- reporting and record keeping, with the exception of registration and a report on measurement methods.

The coming into force of the requirements for a 2% annual renewable fuel content in diesel fuel and heating distillate oil will be determined based on the technical feasibility as stated above.

Background

Total GHG emissions in Canada in 2008 were 734 MT CO₂e, which were about 19% above the 1990 levels. Canadian emissions come from a broad range of sources throughout the economy, including industry (47%), transportation (27%), industrial processes (7%), agriculture (8%), and other sources (11%).⁷ Given the significance of its contribution to Canadian emissions, each sector must play a role in addressing the challenges of climate change.

National context

Since 1980, the Government of Canada has supported the development of alternative fuels and has been active in the research and development of technologies and in the implementation of market-based programs (such as fiscal incentives and economic assistance) to encourage the production and use of renewable fuel.

A number of demonstration programs aimed at evaluating and promoting the production and use of renewable fuels have been implemented by the Government of Canada, such as the Biodiesel Targeted Measure and the Ethanol Expansion Program (EEP).

Through the implementation of programs such as these, the Government of Canada has demonstrated its commitment to expanding the production and use of cleaner, renewable biofuels such as ethanol and biodiesel. More recently, the Government of Canada adopted the four-pronged Renewable Fuels Strategy to

- reduce GHG emissions resulting from fuel use;
- encourage greater production of renewable fuels;
- provide new market opportunities for agricultural producers and rural communities; and
- accelerate the commercialization of new renewable fuel technologies (such as cellulosic).

⁷ *Canada's 2008 Greenhouse Gas Inventory: A Summary of Trends* can be accessed at www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=F1CA74A6-1.

Tel qu'il est décrit dans le Règlement, la personne doit conserver tous les registres et les copies de rapports et d'avis pendant au moins cinq ans à son établissement principal au Canada.

Entrée en vigueur

Le Règlement entrera en vigueur la journée de son enregistrement. Cependant, les dispositions suivantes entreranno en vigueur plus tard, à compter du 15 décembre 2010 :

- l'exigence relative à la teneur d'au moins 5 % en carburant renouvelable des stocks d'essence d'un fournisseur principal;
- l'exigence qui se rapporte à la création et à l'utilisation des unités de conformité;
- la transmission de rapports et la tenue de registres, à l'exception de l'enregistrement et du rapport sur les méthodes de mesure.

L'entrée en vigueur de l'exigence en ce qui concerne une teneur annuelle de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage dépendra de la faisabilité technique, tel qu'il est indiqué ci-dessus.

Contexte

En 2008, les émissions de GES totales pour le Canada s'élevaient à 734 Mt éq. CO₂, ce qui représente une hausse de 19 % du niveau enregistré dans les années 1990. Les émissions canadiennes sont générées par une vaste gamme de sources au sein de l'économie, incluant : l'industrie (47 %), le transport (27 %), les procédés industriels (7 %), l'agriculture (8 %) et d'autres sources (11 %).⁷ Puisque chaque secteur contribue considérablement aux émissions canadiennes, ils ont tous un rôle à jouer face aux défis associés aux changements climatiques.

Contexte national

Depuis 1980, le gouvernement du Canada appuie le développement de carburants de remplacement et joue un rôle actif dans la recherche et le développement des technologies et dans la mise en œuvre de programmes fondés sur le marché (tels que des incitatifs fiscaux et de l'aide économique) afin d'encourager la production et l'utilisation de carburant renouvelable.

Le gouvernement du Canada a déployé un certain nombre de programmes de démonstration ayant pour objet d'évaluer et de promouvoir la production et l'utilisation de carburants renouvelables, comme le Biodiesel Targeted Measure et le Programme d'expansion du marché de l'éthanol.

En déployant de tels programmes, le gouvernement du Canada a démontré son engagement à accroître la production et l'utilisation de biocarburants renouvelables, plus propres, comme l'éthanol et le biodiesel. Plus récemment, le gouvernement du Canada a adopté la Stratégie sur les carburants renouvelables, qui comporte quatre volets. Cette stratégie vise à :

- réduire les émissions de GES associées à l'utilisation de carburant;
- encourager une production plus importante de carburants renouvelables;
- fournir aux exploitants agricoles et aux collectivités rurales de nouveaux débouchés;
- accélérer la commercialisation de nouvelles technologies liées aux carburants renouvelables (tels que l'éthanol cellulosique).

⁷ Le rapport *Inventaire canadien des gaz à effet de serre pour 2008 : Sommaire des tendances* est disponible au www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=F1CA74A6-1.

Subsequently, in support of the Renewable Fuels Strategy, on December 30, 2006, the Government of Canada published a notice of intent⁸ to develop regulations that would require an average 5% renewable fuel content based on gasoline volumes by 2010 and an average 2% for diesel fuel and heating distillate oil volumes by no later than 2012.

On April 23, 2007, the Government of Canada established the ecoAgriculture Biofuels Capital Initiative (ecoABC)⁹ for which Agriculture and Agri-food Canada (AAFC) is responsible. This four-year, \$200-million initiative would provide repayable contributions of up to \$25 million per project to help farmers overcome the challenges of raising the capital necessary for the construction or expansion of renewable fuel production facilities.

Another program in support of the Renewable Fuels Strategy is the ecoENERGY for Biofuels Initiative (ecoENERGY)¹⁰ managed by NRCan. Announced on December 3, 2007, the ecoENERGY program supports the production of renewable alternatives to gasoline and diesel and encourages the development of a competitive domestic industry for renewable fuels. This program will invest up to \$1.5 billion over nine years in support of renewable fuels production in Canada.

The 2007 budget also made \$500 million available over eight years to the Sustainable Development Technology Canada (SDTC)¹¹ overseen by Environment Canada and NRCan to establish — in collaboration with the private sector — large-scale facilities for the production of next-generation renewable fuels. Next-generation renewable fuels produced from non-food feedstocks (such as wheat straw, corn stover, wood residue and switchgrass) have the potential to generate greater environmental benefits in terms of GHG emission reductions than traditional renewable fuels.

In addition to these commitments, the 2008 budget provided a further \$10 million over two years for scientific research and analysis on renewable fuels emissions to support the development of regulations, and for demonstration projects to assess the technical feasibility of biodiesel under Canadian climate and conditions.

The Regulations will further support the use of renewable fuels in Canada and increase the demand for these fuels. Domestic production levels are expected to be influenced by the initiatives in place under the Renewable Fuels Strategy.

Actions in other Canadian jurisdictions

Some provinces have established minimum renewable fuel content requirements for gasoline. The following table summarizes the provincial requirements for gasoline that have been announced or implemented to date.

⁸ The notice of intent can be accessed at gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-eng.html.

⁹ Additional information on the program is available at www.ecoaction.gc.ca/index-eng.cfm.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Additional information on the program is available at www.sdte.ca/en/index.htm.

Afin d'appuyer la Stratégie sur les carburants renouvelables, le gouvernement du Canada a ensuite publié un avis d'intention⁸ le 30 décembre 2006 en vue d'élaborer une réglementation qui imposerait un teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable basée sur le volume d'essence d'ici 2010 et une teneur moyenne de 2 % en carburant renouvelable dans le carburant diesel et le mazout de chauffage d'ici 2012 au plus tard.

Le 23 avril 2007, le gouvernement du Canada a instauré l'Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants (IIEB)⁹, administré par Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC). Ce programme de quatre ans d'une valeur de 200 millions de dollars prévoit des subventions remboursables allant jusqu'à 25 millions de dollars par projet pour aider les agriculteurs à rassembler le capital nécessaire pour la construction ou l'agrandissement d'installations destinées à la production de biocarburants.

Un autre programme à l'appui de la Stratégie sur les carburants renouvelables est le programme écoÉNERGIE pour les biocarburants (écoÉNERGIE)¹⁰, administré par NRCan. Annoncé le 3 décembre 2007, le programme écoÉNERGIE stimule la production de carburants de remplacement pour l'essence et le diesel et encourage le développement d'une industrie canadienne des carburants renouvelables concurrentielle. Dans le cadre de ce programme, le gouvernement investira jusqu'à 1,5 milliard de dollars sur une période de neuf ans afin de soutenir la production de carburants renouvelables au Canada.

Le budget de 2007 a également mis à la disposition de Technologies du développement durable Canada (TDDC)¹¹, supervisé par Environnement Canada et NRCan, 500 millions de dollars sur huit ans, pour investir — en collaboration avec le secteur privé — dans l'établissement de grandes installations de production de carburants renouvelables de prochaine génération. Ces carburants, produits à partir de résidus agricoles et de rebuts de bois, comme la paille de blé, la canne de maïs, les déchets ligneux et le panic raide, pourraient procurer des bienfaits encore plus grands pour l'environnement (sur le plan de la réduction des GES) que les carburants renouvelables conventionnels.

En plus de ces engagements, le budget de 2008 a réservé 10 millions de dollars au cours des deux années suivantes à des travaux de recherche scientifique et d'analyse des émissions de carburants renouvelables pour appuyer l'élaboration de règlements, ainsi qu'à des projets de démonstration visant à évaluer la faisabilité technique du biodiesel sous les conditions climatiques canadiennes.

Le Règlement appuiera l'utilisation de carburants renouvelables au Canada et pourrait accroître la demande pour ces carburants. On prévoit que les niveaux de production nationaux seront influencés par les initiatives déployées dans le cadre de la Stratégie sur les carburants renouvelables.

Actions dans les autres juridictions canadiennes

Certaines provinces ont établi une teneur minimale en carburant renouvelable pour l'essence. Le tableau suivant résume les exigences provinciales qui ont été annoncées ou sont entrées en vigueur à ce jour en ce qui concerne l'essence.

⁸ L'avis d'intention est disponible au gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-fra.html.

⁹ Des renseignements supplémentaires sur le programme sont disponibles au www.ecoaction.gc.ca/index-fra.cfm.

¹⁰ *Ibid.*

¹¹ Des renseignements supplémentaires sur le programme sont disponibles au www.sdte.ca/fr/index.htm.

Table 1: Legislated Provincial Renewable Fuel Mandates for Gasoline

Province	Regulated Level ¹	Implementation Timeframe
British Columbia	5%	By 2010
Saskatchewan	7.5%	In 2007
Manitoba	8.5%	In 2008
Ontario	5%	In 2007

Source: Canada West Foundation (February 2008), *Building on Our Strengths — An Inventory of Current Federal, Provincial, and Territorial Climate Change Policies*.

¹ The existing mandated provincial percentages are based on the volumes used or sold to end users, rather than on volumes of gasoline produced.

The penetration of renewable fuel from the legislated mandates is expected to be significant. Indeed, projections suggest that provincial requirements currently in force would result in the use of nearly 1.3 billion litres of renewable fuel by 2010, or about 3.2% of the projected Canadian gasoline pool and 67% of the proposed regulatory requirement.

Alberta's renewable fuel standard will be implemented in April 2011, requiring 5% renewable fuel content in gasoline. Quebec has a target of 5% renewable fuel in 2012 based on cellulosic; however, it does not plan to put in place a regulation to this effect.

Actions in international jurisdictions

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

United States

The United States passed the Renewable Fuels Standard (RFS) in 2007 through their *Energy Policy Act of 2005*. Their initial regulated requirement was set at the volume of renewable fuel in the market at the time, which equated to an annual average requirement of 4.02% ethanol in gasoline. The level has been revised annually based on renewable fuel volumes set out in the *Energy Independence and Security Act of 2007* and forecast gasoline consumption. For 2011, their proposed level based on current projections of gasoline volumes is 7.95%. The RFS also includes a credit trading system which allows regulatees to comply with the RFS through the purchase of credits. It also permits renewable fuels that are not blended into gasoline, such as biodiesel and biogas, to be included in the RFS program. The rule defines who generates the credits and under what conditions, how credits are transferred from one party to another and the weighting factor for credits from different types of renewable fuel.

Tableau 1 : Mandats provinciaux prescrits par la loi en ce qui concerne la teneur en carburant renouvelable dans l'essence

Province	Niveau réglementé ¹	Calendrier de mise en œuvre
Colombie-Britannique	5 %	D'ici 2010
Saskatchewan	7,5 %	En 2007
Manitoba	8,5 %	En 2008
Ontario	5 %	En 2007

Source : Canada West Foundation (février 2008), *Building on Our Strengths — An Inventory of Current Federal, Provincial, and Territorial Climate Change Policies*.

¹ Les pourcentages provinciaux qui sont imposés se fondent sur les volumes utilisés ou vendus aux utilisateurs finaux plutôt que sur la quantité d'essence produite.

On prévoit que la pénétration du carburant renouvelable qui découlera de ces mandats prescrits par la loi sera importante. Effectivement, les prévisions suggèrent que les exigences provinciales actuellement en vigueur pourraient susciter l'utilisation de près de 1,3 milliard de litres de carburant renouvelable d'ici 2010, soit environ 3,2 % du stock d'essence canadien prévu et 67 % de l'exigence réglementaire proposée.

La norme de l'Alberta en matière de carburant renouvelable sera mise en application en avril 2011 et exigera une teneur de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence. Quant à la province de Québec, elle vise une teneur en carburant renouvelable de 5 % d'ici 2012, fondée sur l'éthanol cellulosique. Cependant, elle ne prévoit pas instaurer de réglementation à cet effet.

Actions dans les juridictions internationales

La production et l'utilisation mondiales de carburants renouvelables sont à la hausse depuis un certain temps, et ce, pour plusieurs raisons telles que des préoccupations au sujet de la qualité de l'air et des changements climatiques en raison des carburants à base de pétrole, l'augmentation des prix du pétrole et la sécurité énergétique. Divers pays ont instauré des exigences en matière de carburants renouvelables, y compris les États-Unis, le Brésil, l'Union européenne (UE), le Japon et l'Inde.

Les États-Unis

En 2007, les États-Unis ont adopté la Renewable Fuels Standard (RFS) [Norme sur les carburants renouvelables] établie en vertu de la *Energy Policy Act of 2005* (Loi sur la politique énergétique de 2005). L'exigence réglementaire initiale avait été établie en fonction du volume de carburant renouvelable disponible sur le marché à ce moment-là, ce qui correspondait à une teneur moyenne annuelle de 4,02 % en éthanol dans l'essence. Le niveau est révisé chaque année en fonction des volumes de carburants renouvelables établis dans la *Energy Independence and Security Act of 2007* et selon les prévisions en matière de consommation d'essence. Pour 2011, le niveau proposé aux États-Unis, en fonction des prévisions actuelles en ce qui concerne le volume d'essence, est de 7,95 %. La RFS (Norme sur les carburants renouvelables) inclut aussi un système de crédits et d'échange qui permet aux personnes réglementées de se conformer aux exigences par l'achat de crédits. Ceci permet également aux carburants renouvelables qui ne sont pas mélangés dans l'essence, comme le biodiesel et le biogaz, d'être inclus dans le programme de la RFS. De plus, la règle définit qui peut générer les crédits et sous quelles

The *Energy Independence and Security Act of 2007* also established new renewable fuel categories and eligibility requirements, including setting the first ever mandatory GHG reduction thresholds for the various categories of fuels. For each renewable fuel pathway, GHG emissions would be evaluated over the full life cycle, including production and transport of the feedstock; land use change; production, distribution, and blending of the renewable fuel; and end use of the renewable fuel. The lifecycle GHG emissions performance reduction thresholds as established by EISA range from 20% to 60% reduction depending on the renewable fuel category. This lifecycle analysis includes a penalty for international indirect land use change (ILUC) and US or foreign renewable fuel feedstock must also comply with renewable biomass provisions through an aggregate approach.

In March 2010, the United States published the final rule of the national RFS program (referred to as RFS2). The revised requirements establish new specific volume requirements for cellulosic biofuel, biomass-based diesel, advanced biofuel and conventional renewable fuel. Of these modifications, the most notable is the volume standard under RFS2, which has been increased beginning in 2008 from 5.4 to 9.0 billion gallons. Thereafter, the required volume would continue to increase, eventually reaching 36 billion gallons by 2022. All RFS2 requirements apply to foreign producers, in addition to the domestic producers and blenders.

European Union

In May 2003, the EU put in place the *Directive on the promotion of the use of biofuels and other renewable fuels for transport* (the directive) for promoting the use of renewable fuels for EU transport. The directive stipulated that national measures must be taken by countries across the EU, aiming to replace 5.75% of gasoline and diesel with renewable fuels by December 31, 2010. This increases to a minimum of 10% in 2020. The percentages are calculated on the basis of energy content of the fuel and apply to gasoline and diesel fuel for transport purposes placed on the markets of member states. Member states were encouraged to take on national “indicative” targets in conformity with the overall target.

On January 14, 2008, the EU Environment Commissioner announced that the EU was rethinking its biofuel program due to environmental and social concerns. The resulting Fuel Quality Directive calls for tighter lifecycle GHG savings thresholds for biofuels over conventional fuels, which begin at 35% and rise incrementally to 60% by 2018.

Brazil

Since it was first launched in 1975, the Brazilian Ethanol Program has been one of the largest commercial applications of

conditions de même que la façon dont les crédits sont transférés d'un participant à l'autre. Le facteur de pondération des crédits attribué à partir de différents types de carburant renouvelable est également précisé.

La *Energy Independence and Security Act of 2007* a également établi de nouvelles catégories de carburant renouvelable et des nouvelles exigences d'admissibilité, en incluant la mise en place du premier seuil de réduction obligatoire des GES pour les différentes catégories de carburants. Les émissions de GES seraient évaluées sur tout le cycle de vie de chaque carburant, en incluant la production et le transport des matières premières, le changement de l'utilisation des terres, la production, la distribution, le mélange ainsi que l'usage final du carburant renouvelable. Les seuils de performance de réduction des émissions de GES sur la base du cycle de vie, tels qu'ils sont établis par l'EISA, varient de 20 % à 60 % en fonction de la catégorie de carburant renouvelable. Cette analyse du cycle de vie comprend une pénalité pour les changements internationaux indirects à l'utilisation des terres (international indirect land use change [ILUC]), et les matières premières utilisées dans les carburants renouvelables des É.-U. ou des autres pays doivent également respecter les dispositions sur la biomasse renouvelable au moyen d'une approche agrégée.

En mars 2010, les États-Unis ont publié le dernier article du programme national de la RFS2. Les exigences révisées établissent de nouvelles exigences quant au volume de biocarburants celluloseux, de diesel à base de biomasse, de biocarburants avancés et de carburants renouvelables conventionnels. Dans le cadre de la RFS2, la révision la plus notable concerne la norme associée au volume, qui est augmentée, à compter de 2008, de 5,4 milliards de gallons à 9,0 milliards de gallons. Par la suite, le volume requis pourrait continuer à augmenter pour éventuellement atteindre 36 milliards de gallons d'ici 2022. Toutes les exigences liées à la RFS2 s'appliquent aux producteurs étrangers, en plus de s'appliquer aux producteurs et aux mélangeurs nationaux.

L'Union européenne

En mai 2003, l'UE a instauré la *Directive visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports* (la directive) afin de promouvoir l'utilisation de carburants renouvelables dans les transports de l'UE. La directive stipule que les pays qui font partie de l'UE doivent prendre des mesures nationales en vue de remplacer 5,75 % de l'essence et du diesel par des carburants renouvelables d'ici le 31 décembre 2010. Ce niveau augmentera pour atteindre un minimum de 10 % en 2020. Les pourcentages sont calculés en fonction du contenu énergétique du carburant et s'appliquent à l'essence et au carburant diesel utilisés à des fins de transport et qui sont disponibles sur le marché des états membres. On encourageait les états membres à établir des cibles nationales « indicatrices » en conformité avec la cible globale.

Le 14 janvier 2008, le commissaire de l'environnement de l'UE a annoncé que l'UE révisait son programme sur les biocarburants en raison de préoccupations environnementales et sociales. La directive européenne sur la qualité des carburants qui en est ressortie prévoit des seuils plus serrés en ce qui concerne les réductions de GES au cours de leur cycle de vie afin de favoriser les biocarburants au lieu des carburants conventionnels. Les seuils débutent à 35 % et augmentent progressivement jusqu'à 60 % d'ici 2018.

Le Brésil

Depuis son lancement en 1975, le programme pour l'éthanol du Brésil représente l'une des plus importantes applications

biomass for energy production and use in the world. In 1976, the government made it mandatory to blend ethanol with gasoline, and the mandatory blend level was originally set at 10%. Mandatory blend levels have increased incrementally since then, and on July 1, 2007, the mandatory blend was raised to 25% of ethanol in gasoline.

In 2004, Brazil also launched the National Program for Production and Use of Biodiesel. The legislation, put in place in 2005, established minimum percentages for biodiesel in diesel fuel. Between 2008 and 2012, the mandatory requirement is set at 2%, increasing to 5% from 2013 onwards.

Japan

The main driver for Japan's biomass policy is their commitment under the Kyoto Protocol to reduce CO₂ emissions by 6% from 1990 levels by 2010. On May 18, 2006, the Ministry of Economy, Trade and Industry introduced a new strategy to decrease fossil fuel dependency by 20% by 2030. This policy would include, among other measures, raising allowable maximum ethanol blending in gasoline from 3% to 10% by 2020.

India

India initiated a national biofuels strategy under which 5% ethanol blending in gasoline is mandatory. India has set an indicative target of a minimum 20% ethanol-blended gasoline and 10% biodiesel-blended diesel nationally by 2017.

Sector profiles

Petroleum refining sector

There are currently 16 refineries under the operation of 9 refining-marketing companies in Canada. The three major companies, namely Imperial Oil, Shell and Suncor market nationally and operate three or more refineries each. For the most part, other companies market locally and only operate one refinery. These facilities employ approximately 7 400 people in the sector. Of these facilities, four are located in Ontario; three are located in each of Alberta and Quebec; two are located in British Columbia; and Saskatchewan, New Brunswick, Nova Scotia and Newfoundland and Labrador have one facility each.

The production capacity of these refineries in 2007 was approximately 117 billion litres. Refineries in Canada are generally operating at 90% of their capacity (95% being considered as the optimum utilization rate, taking into account maintenance shut-downs and other unplanned events).

A total of 108 billion litres of crude oil was sent to refineries in 2007, with imports accounting for 49.9 billion litres. The total production of refined petroleum products was approximately 123 billion litres, of which motor gasoline is the most important refined product, representing about 36% of the total production. Diesel accounts for another 23%. While the total production of refined products varies from year to year, the proportion of each

commerciales de l'utilisation de la biomasse pour la production et l'utilisation d'énergie au monde. En 1976, le gouvernement a imposé l'incorporation d'éthanol à l'essence — la teneur réglementaire initiale était de 10%. Les teneurs réglementaires ont progressivement augmenté depuis lors et, le 1^{er} juillet 2007, la teneur réglementaire a été augmentée à 25% d'éthanol dans l'essence.

En 2004, le Brésil a également instauré le Programme national pour la production et l'utilisation de biodiesel. Cette loi, adoptée en 2005, établit les pourcentages minimaux de biodiesel dans le carburant diesel. Entre 2008 et 2012, l'exigence obligatoire est établie à 2% et augmentera jusqu'à 5% en 2013 et pour les années suivantes.

Le Japon

La politique du Japon en ce qui concerne la biomasse est principalement motivée par son engagement, en vertu du Protocole de Kyoto, à réduire ses émissions de CO₂ de 6% en deçà des niveaux enregistrés dans les années 1990, et ce, d'ici 2010. Le 18 mai 2006, le ministre de l'économie, du commerce et de l'industrie a introduit une nouvelle stratégie pour diminuer la dépendance à l'égard des combustibles fossiles de 20% d'ici 2030. La politique comprendrait, parmi d'autres mesures, l'augmentation de la teneur maximale en éthanol dans l'essence, la faisant passer de 3% à 10% d'ici 2020.

L'Inde

L'Inde a lancé une stratégie nationale sur les biocarburants qui impose une teneur de 5% en éthanol dans l'essence. L'Inde a établi une cible indicative visant à atteindre un minimum de 20% d'essence comprenant de l'éthanol et un minimum de 10% de diesel mélangé avec du biodiesel à l'échelle du pays d'ici 2017.

Profils sectoriels

Secteur du raffinage du pétrole

Il y a présentement 16 raffineries au Canada, exploitées par 9 entreprises qui font le raffinage et la commercialisation au Canada. Les trois principales entreprises, soit Imperial Oil, Shell et Suncor, font la promotion de leurs produits à l'échelle nationale et exploitent trois raffineries ou plus chacune. Dans la plupart des cas, les autres entreprises font la promotion de leurs produits à l'échelle locale et exploitent seulement une raffinerie. Ces installations emploient environ 7 400 personnes dans le secteur. Parmi ces installations, quatre sont situées en Ontario; l'Alberta et le Québec en comptent chacune trois; deux sont situées en Colombie-Britannique; et la Saskatchewan, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador en comptent chacune une.

En 2007, la capacité de production de ces raffineries était d'environ 117 milliards de litres. Les raffineries au Canada fonctionnent généralement à 90% de leur capacité (un fonctionnement à 95% représente le taux d'utilisation optimal si on tient compte des arrêts à des fins d'entretien ainsi que d'autres événements inattendus).

En 2007, un total de 108 milliards de litres de pétrole brut ont été envoyés aux raffineries et les importations ont atteint 49,9 milliards de litres. La production totale de produits pétroliers raffinés a atteint environ 123 milliards de litres; l'essence automobile représentait la majeure partie des produits raffinés, soit environ 36% de la production totale, alors que le diesel représente 23% de ces produits. Bien que la production totale de

product to the total does not change significantly. In January of 2007, domestic sales of refined petroleum products by region were 32% in Ontario, 20% in Quebec, 18% in Alberta, 11% in the Atlantic Provinces, and 19% in the other provinces and territories in Canada.

Canadian petroleum refining operations and producers of other petroleum and coal products (e.g. producers of petroleum waxes, petroleum jelly, recyclers of used motor oils) contributed an estimated \$2.6 billion to Canadian gross domestic product (GDP) and accumulated \$68.6 billion in total revenues in 2007. Of the 123 billion litres of refined petroleum products produced in Canada, Canadian refineries satisfied approximately 84% of domestic demand. Canada exported over 25 billion litres of refined petroleum products while importing 16 billion litres.¹²

The net revenues in the petroleum refining industry have increased from \$0.8 billion in 1998 to \$5.2 billion in 2007 or by 20.8% per year on average. In 2007, the growth rate was 16%.

Fuel transportation and distribution sector

The transportation and distribution infrastructure for petroleum-based fuels is primarily dominated by the major oil producers in Canada. Regional fuel producers and independent marketers have a smaller share of the distribution system. The petroleum distribution system caters to both the transportation of crude oil to refineries as well as the distribution of the refined petroleum products to the primary storage terminals. The transportation of refined petroleum product (post-refinery) is done by tanker trucks, rail, marine tankers or pipeline depending on the quantity of fuel and the geographic location.

The Canadian downstream petroleum industry can be divided into three distinct regions: Western Canada, Ontario and Quebec/Atlantic Canada. In the Quebec/Atlantic region, product movements from refineries to terminals occur primarily by ship, except for the products moved to Ontario via the Trans Northern Pipeline (TNPL) and the products moved by rail between Saint-Romuald and Montréal — for which a pipeline replacement is being considered.

In 2006, approximately 80 billion litres of refined petroleum products were moved via pipelines across Canada. In 2007, crude oil and other pipeline transportation contributed approximately \$1.4 billion or approximately 0.1% to GDP. The share of total transportation of goods by rail, water and truck transportation to GDP, on the other hand, was approximately \$28.5 billion or nearly 2.3% in 2007. Transportation and warehousing accounted for approximately 848 944 jobs in 2007 of which employment in truck transportation was the highest at 288 809, followed by rail transportation at 46 005; water transportation at 13 984 and petroleum, natural gas and other pipelines with 9 632 jobs.

produits raffinés varie d'une année à l'autre, au total, la proportion de chaque produit ne change pas de façon importante. En janvier 2007, les ventes nationales de produits pétroliers raffinés par région étaient de 32 % en Ontario, de 20 % au Québec, de 18 % en Alberta, de 11 % dans les provinces de l'Atlantique et de 19 % dans les autres provinces et territoires du Canada.

Les installations de raffinage du pétrole et les producteurs d'autres produits à base de pétrole et de charbon au Canada (par exemple les producteurs de cires de pétrole, de gelée de pétrole et les entreprises qui recyclent les huiles à moteurs usées) ont contribué 2,6 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) selon les estimations et ont accumulé 68,6 milliards de dollars de revenus totaux en 2007. Avec les 123 milliards de litres de produits pétroliers raffinés produits au Canada, les raffineries canadiennes ont répondu à environ 84 % de la demande nationale. Le Canada a exporté plus de 25 milliards de litres de produits pétroliers raffinés alors qu'il en a importé 16 milliards de litres¹².

Les revenus nets de l'industrie du raffinage du pétrole sont passés de 0,8 milliard de dollars en 1998 à 5,2 milliards de dollars en 2007, soit une augmentation de 20,8 % par année en moyenne. En 2007, le taux de croissance était de 16 %.

Secteur du transport et de la distribution du carburant

L'infrastructure pour le transport et la distribution de carburant à base de pétrole est surtout dominée par les principaux producteurs de pétrole au Canada. Les producteurs de carburant régionaux et les entreprises de commercialisation indépendantes reçoivent une plus petite part du système de distribution. Le système de distribution du pétrole se rapporte au transport du pétrole brut vers les raffineries ainsi que la distribution de produits pétroliers raffinés vers les dépôts de stockage principaux. Les produits pétroliers raffinés (après raffinage) sont transportés à l'aide de camions-citernes, du système ferroviaire, de navires-pétroliers ou de pipelines selon la quantité de carburant et la situation géographique.

L'industrie pétrolière canadienne située en aval peut se diviser en trois régions distinctes : l'Ouest du Canada; l'Ontario; et le Québec et les provinces de l'Atlantique. Dans la région du Québec et de l'Atlantique, le transport des produits entre les raffineries et les dépôts s'effectue principalement par bateau à l'exception des produits qui sont destinés à l'Ontario, lesquels sont transportés par l'entremise de la Trans Northern Pipeline (TNPL), et des produits transportés par train entre Saint-Romuald et Montréal — pour lesquels on envisage de remplacer un pipeline.

En 2006, environ 80 milliards de litres de produits pétroliers raffinés ont été transportés par le biais de pipelines à l'échelle du Canada. En 2007, le transport du pétrole brut et autre transport par pipeline ont contribué environ 1,4 milliard de dollars, soit environ 0,1 % du PIB. D'autre part, en 2007, le transport total de biens par train, bateau et camion a contribué environ 28,5 milliards de dollars au PIB, soit près de 2,3 %. En 2007, le transport et l'entreposage comptaient pour 848 944 emplois. De ce chiffre, le transport par camion est responsable du plus grand nombre d'emplois, soit 288 809 emplois, suivi du transport par train avec 46 005 emplois, du transport par bateau avec 13 984 emplois et des pipelines de pétrole, de gaz naturel et autres avec 9 632 emplois.

¹² Note that the preceding numbers for production, sales, imports and exports do not add up due to inventory changes, the refineries' own consumption of products, and other reasons.

¹² Veuillez noter que les chiffres précédents en ce qui concerne la production, les ventes, les importations et les exportations ne s'élèvent pas à la somme indiquée en raison de changements dans les inventaires, de la consommation des produits par les raffineries mêmes et pour d'autres raisons.

Fuel storage terminals

There are 1 833 storage terminals spread across Canada, comprising 76 primary terminals, 614 bulk plants and 1 143 cardlock facilities. The majority of these terminals (approximately 67%) are located in the West, with Ontario and the Eastern provinces accounting for 16% and 17% of these storage terminals, respectively. Ontario, British Columbia and Quebec account for 66% of the primary terminals in Canada. These primary terminals are owned by the petroleum fuel producers and are shared to optimize efficiency. Primary terminals are, for the most part, located close to major markets and transportation modes. Multiple producers often load petroleum products at the same terminal, where the addition of proprietary additives takes place before distribution to bulk plants or retail stations. Most blending with renewable fuels would typically occur at the terminals (a small amount currently takes place at retail stations as well) and separate tanks are required on-site for renewable fuel storage before blending.

The bulk plants, representing the second level of storage facility, account for 33% of all storage facilities in Canada and are located in areas where retail distribution is not economical. They operate as secondary points of storage and distribution, but also of sales, and as such are typically not shared facilities (unlike primary terminals).

Cardlock facilities provide fuel to commercial truckers such as long-distance haulers and delivery vehicles. These are controlled access facilities, as opposed to retail stations. Diesel is the main fuel offered for sale at these facilities primarily because the principal fuel used by commercial fleets is diesel. In the last 30 years, cardlock facilities have become the principal suppliers of fuel to commercial trucking operations. Due to the lack of availability of total cardlock supply data for Canada, it is difficult to accurately estimate the share of cardlock sales volume. However, it is likely that cardlock operations account for roughly 70% of all diesel demand in Canada.

Gasoline retail sector

Marketing and retailing of gasoline is carried out by many different firms, a significant majority of which are also involved in retailing diesel. Some of these firms are integrated refiner-marketers who produce the fuel, distribute it and market it through affiliated or licensed operators who own the individual retail outlets. Approximately 28% of retail stations are owned or operated by integrated refiner-marketers. Independent marketers (the remaining 72%) buy their product from Canadian fuel producers or import fuels and tend to be smaller operators.

The number of retail stations has declined steadily from around 20 000 in the late 1980s to less than 13 000 in 2008. Quebec and

Terminaux de stockage du carburant

Il y a 1 833 terminaux de stockage au Canada, dont 76 terminaux principaux, 614 dépôts de stockage et 1 143 dépôts à approvisionnement sélectif par carte. La plupart de ces terminaux (environ 67 %) sont situés dans l'Ouest alors que l'Ontario et les provinces de l'Est représentent 16 % et 17 % de ces terminaux de stockage, respectivement. L'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec représentent 66 % des principaux terminaux au Canada. Les producteurs de carburant à base de pétrole sont les propriétaires de ces terminaux principaux qui sont partagés afin d'optimiser l'efficacité. La majorité des terminaux principaux sont situés près des principaux marchés et des moyens de transport. Souvent, plusieurs producteurs chargent leurs produits pétroliers dans le terminal même où sont ajoutés des additifs exclusifs avant la distribution vers les dépôts de stockage ou les stations de détail. Dans la plupart des cas, l'incorporation de carburants renouvelables serait effectuée au terminal (une petite portion s'effectue dans les stations de détail également) et il faut disposer de citernes séparées sur le site pour stocker le carburant renouvelable avant de le mélanger.

Les dépôts de stockage, soit le deuxième niveau dans les installations de stockage, représentent 33 % de toutes les installations de stockage au Canada et sont situés dans des endroits où la distribution au détail n'est pas rentable. Ils fonctionnent comme des points secondaires de stockage et de distribution mais aussi comme des points de vente et, pour cette raison, ils ne sont habituellement pas partagés (contrairement aux terminaux principaux).

Les dépôts à approvisionnement sélectif par carte fournissent du carburant aux camionneurs commerciaux, comme les remorques de longue distance et les véhicules de livraison. Ces dépôts sont des installations à accès contrôlé, contrairement aux stations de détail. Le diesel est le principal carburant offert dans ces installations, et ce, pour la principale raison que le diesel est le principal carburant utilisé par les parcs de véhicules commerciaux. Dans les 30 dernières années, les dépôts à approvisionnement sélectif par carte sont devenus les principaux fournisseurs de carburant pour les entreprises de camionnage commercial. Puisqu'il n'y a pas de données sur l'approvisionnement total des dépôts à approvisionnement sélectif par carte pour le Canada, il est difficile d'évaluer avec précision la part du volume des ventes liées aux dépôts à approvisionnement sélectif par carte. Cependant, les exploitations de dépôt à approvisionnement sélectif par carte représentent probablement environ 70 % de la totalité de la demande en diesel au Canada.

Secteur de l'essence au détail

Un grand nombre d'entreprises font la promotion et la vente au détail de l'essence et une grande partie d'entre elles font également la vente au détail de carburant diesel. Certaines de ces entreprises sont des raffineries-promoteurs intégrés qui produisent du carburant, le distribuent et en font la promotion par l'entremise d'opérateurs affiliés ou d'opérateurs autorisés qui sont propriétaires des points de vente au détail individuels. Les raffineries-promoteurs intégrés sont les propriétaires exploitants d'environ 28 % des points de vente au détail. Les promoteurs indépendants (le 72 % restant) achètent leurs produits auprès des producteurs ou importateurs de carburant canadien et sont normalement des exploitants de plus petite envergure.

Le nombre de points de vente au détail a continuellement diminué, passant d'environ 20 000 à la fin des années 1980 à moins de

Ontario had the largest number of gasoline retail stations, accounting for more than half of the total, followed by Alberta and British Columbia with 13 % and 11 %, respectively. The total volume of gasoline sold by the retail stations in 2007 was approximately 37.6 billion litres (and 5.7 billion litres of diesel), with a combined retail sales value of \$46.1 billion. By 2008, sales had increased to \$53 billion. Total retail trade, including but not limited to gasoline retail stations, in Canada accounted for approximately 6 % of GDP in 2007 and accounted for nearly 2 million jobs. In the same year, the marketing margin represented approximately 5.6 % of the average total pump price of gasoline, and 5.9 % in 2008. Currently, ethanol-blended fuels are available at approximately 16 % of the retail outlets across the country.

Renewable fuel facilities

Currently there are 14 commercial ethanol-producing plants operating in Canada with a total production capacity of approximately 1.4 billion litres. The ecoENERGY program, an element of the Renewable Fuels Strategy, provides production incentives to renewable fuel producers. Based on the incentives available under ecoENERGY, a number of renewable fuel producers are currently building additional capacity, which would in effect increase the annual production capacity to 2 billion litres of ethanol by 2011–12.

The Canadian ethanol production facilities are operated by a range of companies in various industry sectors, such as the chemical sector and the food-manufacturing sector. While some companies specialize in ethanol production and supply it directly to fuel producers, others are part of integrated petroleum companies. These integrated petroleum companies do not supply unblended ethanol to the domestic market as the ethanol they produce is used within the company's own distribution channels.

In Canada, corn (in the East) and wheat (in the West) are the primary feedstocks for the production of ethanol. There are also a few demonstration projects currently underway to test the production of the next generation renewable fuels from forestry and agricultural residues as well as municipal organic wastes.

Imports of ethanol have experienced a high growth rate in the last 10 years increasing from 10 million litres in 1998 to 511 million litres in 2007, with exports remaining stable between 14 and 19 million litres during the same period.

Due to lack of sufficient publicly available data for the ethanol production facilities, their contribution to GDP, employment and other key macro-economic indicators cannot be determined. However, they are expected to grow in the future and contribute to the Canadian economy directly and indirectly.

Agricultural sector

In the primary agriculture sector, large farms dominate production, accounting for only 2.5 % of farms, but 40 % of revenues. In 2007 and 2008, as commodity prices have risen, farm market

13 000 en 2008. Le Québec et l'Ontario comportent le plus grand nombre de points de vente au détail de l'essence et représentent plus de la moitié du total, suivies de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, avec 13 % et 11 % respectivement. Le volume total d'essence vendue dans les points de service au détail en 2007 était d'environ 37,6 milliards de litres (et 5,7 milliards de litres de diesel), ce qui correspond à des ventes au détail combinées d'une valeur de 46,1 milliards de dollars. En 2008, les ventes avaient augmenté à 53 milliards de dollars. Au Canada, le commerce au détail total, y compris, mais sans s'y limiter, les points de service au détail qui vendent de l'essence, représentait environ 6 % du PIB en 2007 et près de 2 millions d'emplois. Dans la même année, la marge commerciale représentait environ 5,6 % du prix moyen total de l'essence à l'îlot et 5,9 % en 2008. Actuellement, les mélanges carburants-éthanol sont disponibles dans environ 16 % des points de vente au détail à travers le pays.

Installations pour les carburants renouvelables

Il y a présentement 14 usines commerciales qui produisent de l'éthanol au Canada, ce qui représente approximativement une capacité de production totale de 1,4 milliard de litres. Le programme écoENERGIE, un élément de la Stratégie sur les carburants renouvelables, fournit des incitatifs de production aux producteurs de carburant renouvelable. Les incitatifs disponibles dans le cadre du programme écoENERGIE permettent actuellement à un certain nombre de producteurs de carburant renouvelable de construire une capacité supplémentaire, laquelle pourrait augmenter la capacité de production annuelle à 2 milliards de litres d'éthanol d'ici 2011-2012.

Les installations de production d'éthanol canadiennes sont exploitées par une panoplie d'entreprises provenant de divers secteurs industriels, comme le secteur des produits chimiques et le secteur de la transformation des aliments. Bien que certaines entreprises se spécialisent dans la production d'éthanol et qu'elles ne fournissent des produits qu'aux producteurs de carburant directement, certaines font partie d'entreprises pétrolières intégrées. Ces entreprises pétrolières intégrées ne fournissent pas d'éthanol non mélangé au marché national puisque l'éthanol qu'elles produisent est utilisé dans leurs propres canaux de distribution.

Au Canada, le maïs (dans l'Est) et le blé (dans l'Ouest) sont les principales matières premières qui entrent dans la production de l'éthanol. Quelques projets de démonstration sont également en cours en vue de mettre à l'essai la production de carburants renouvelables de prochaine génération à base de résidus forestiers et agricoles ainsi que de déchets organiques municipaux.

Les importations d'éthanol ont connu un taux de croissance élevé dans la dernière décennie et sont passées de 10 millions de litres en 1998 à 511 millions de litres en 2007, alors que les exportations sont demeurées stables, oscillant entre 14 et 19 millions de litres pendant la même période.

Puisque les données publiques sur les installations de production d'éthanol sont insuffisantes, on ne peut pas déterminer quelle est leur contribution au PIB, à l'emploi et aux autres indicateurs macro-économiques clés. Cependant, on prévoit qu'elles connaîtront une croissance dans le futur et qu'elles contribueront à l'économie canadienne, et ce, de façon directe et indirecte.

Secteur agricole

Dans le secteur agricole primaire, les exploitations agricoles de grande envergure dominent la production et représentent seulement 2,5 % des fermes mais 40 % des revenus. En 2007 et en

receipts and net farm income for grain and oilseed farms have also increased. Canada ranks as the second largest in the world for the availability of arable land per person which also accounts for Canada being a large producer and exporter of agricultural products. Canada's share of land suitable for agricultural production is only a small percentage (5%) of the total.

The agriculture, forestry, fishing and hunting sector contributed nearly 2.2% to the GDP in 2007, of which crop production accounted for approximately 54.5%. The crop production sector employed nearly 298 844 persons. In 2007, the value of crops exported was nearly \$13 billion while imports totalled \$6.4 billion, with the United States being the largest trading partner followed by Japan.

Regulatory and non-regulatory options considered

A number of alternatives, including regulatory and non-regulatory options, were considered to achieve the 5% renewable fuel content based on gasoline volumes and the related GHG emission reductions and are discussed below.

Status quo

The option of taking no action to require renewable fuel content was rejected as it would not result in achieving further reduction of GHG emissions that is possible by requiring renewable fuel content based on gasoline volumes. Though there are provincial renewable fuel mandates in place, they would fall short of the level of GHG reductions that can be achieved with a national 5% renewable fuel requirement based on gasoline volumes. With the current provincial mandates in place, the renewable fuel content is approximately 1.3 billion litres, resulting in 1.75 MT CO₂e reductions in GHG emissions in 2010. However, with a 5% renewable fuel requirement at the national level, an additional 0.7 billion litres of renewable fuel would be used, resulting in approximately 1 MT CO₂e of GHG emission reductions each year. Therefore, to achieve this additional use in renewable fuels and related GHG emission reductions, the status quo cannot be maintained.

Market-based instruments

Market-based instruments, which include fiscal incentives, taxes, and fees and charges were given due consideration. Market-based instruments work by providing incentives aimed at changing consumer and producer behaviour. When properly designed and implemented, market-based instruments can promote cost-effective ways of dealing with environmental issues. In addition, they can provide long-term incentives for emission reduction and technological innovation.

Fiscal incentives such as tax exemptions could be used to encourage the blending of renewable fuels in gasoline that would result in GHG emissions reduction. Up until April 1, 2008, renewable fuel purchases were exempted from the federal fuel excise tax. However, this exemption did not yield significant market

2008, au fur et à mesure que les prix des denrées ont augmenté, les revenus des marchés agricoles et le revenu net des fermes de grains et de graines oléagineuses ont également augmenté. Le Canada se classe au deuxième rang mondial en ce qui concerne la superficie des terres arables disponibles par habitant, ce qui explique également pourquoi le Canada est un important producteur et exportateur de produits agricoles. La portion des terres du Canada qui sont appropriées pour la production agricole ne représente qu'un faible pourcentage (5 %) du total.

Le secteur de l'agriculture, de la foresterie, de la pêche et de la chasse a contribué près de 2,2 % au PIB en 2007, les cultures agricoles représentant environ 54,5 %. Le secteur des cultures agricoles employait près de 298 844 personnes. En 2007, la valeur des cultures exportées s'élevait à près de 13 milliards de dollars alors que les importations s'élevaient à 6,4 milliards de dollars; les États-Unis étaient le plus important partenaire commercial, suivi du Japon.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Un certain nombre de solutions de rechange, dont des options réglementaires et non réglementaires, ont été envisagées afin d'atteindre une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable basé sur le volume d'essence et la réduction associée des émissions de GES. Elles sont présentées ci-dessous.

Le statu quo

L'option selon laquelle le Canada ne prendrait aucune mesure pour exiger une teneur en carburant renouvelable a été rejetée puisque, comparativement à l'imposition d'une teneur en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence, elle ne permet pas de réduire davantage les émissions de GES. Bien qu'il y ait certains mandats provinciaux en place concernant le carburant renouvelable, ils ne permettent pas de réduire les GES comme il serait possible de le faire en exigeant une teneur de 5 % en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence à l'échelle nationale. Les mandats provinciaux déjà en place permettent d'atteindre une teneur en carburant renouvelable d'environ 1,3 milliard de litres, ce qui réduit les émissions de GES de 1,75 Mt éq CO₂ en 2010. Cependant, en imposant une teneur de 5 % en carburant renouvelable au niveau national, on augmenterait la quantité de carburant renouvelable utilisée de 0,7 milliard de litres, ce qui permettrait de réduire les émissions de GES d'environ 1 Mt éq CO₂ chaque année. Par conséquent, afin d'atteindre cette utilisation additionnelle de carburants renouvelables ainsi que les réductions d'émissions de GES qui y sont associées, il n'est pas possible de maintenir le statu quo.

Instruments fondés sur le marché

On a envisagé d'instaurer des instruments fondés sur le marché, tels que des incitatifs fiscaux, des taxes et des frais et droits. Les instruments fondés sur le marché offrent des incitatifs qui visent à modifier le comportement des consommateurs et des producteurs. Lorsque bien conçus et déployés, les instruments fondés sur le marché peuvent s'avérer des moyens rentables pour s'attaquer aux enjeux environnementaux. De plus, ils peuvent fournir des incitatifs à long terme pour réduire les émissions et favoriser l'innovation technologique.

Il serait possible d'utiliser des incitatifs fiscaux, tels que les exonérations d'impôts, pour encourager l'incorporation de carburants renouvelables dans l'essence et donc, réduire les émissions de GES. Jusqu'au 1^{er} avril 2008, l'achat de carburants renouvelables était exonéré de la taxe d'accise fédérale sur l'essence.

penetration for renewable fuels. To be successful, tax exemptions would need to be set at a level which is cost-neutral to incent the desired level of renewable fuel blending and associated GHG emissions reduction. This would impose significant costs on the federal government without guaranteeing that further GHG emissions reductions are achieved.

Moreover, other fiscal incentives (such as subsidies, financial assistance, grants) to encourage domestic production of renewable fuel and the commercialization of next-generation renewable fuels as well as expansion of the agricultural market are currently in place under the Renewable Fuels Strategy. These fiscal incentives on their own were considered unlikely to ensure that the desired GHG reductions through blending of renewable fuels would be achieved. Subsidizing domestic production of renewable fuel would not guarantee its blending in Canada. Similarly, the successful commercialization of next-generation renewable fuels through research and development funding by the federal government would not necessarily translate into the use of these renewable fuels in Canada.

Therefore, these types of market-based instruments are more effective in conjunction with regulatory measures rather than as stand-alone.

Voluntary measures

Voluntary instruments such as environmental performance agreements or memoranda of understanding are highly dependent on stakeholder participation and support. Historically, participation by fuel producers and importers in other fuel-related voluntary initiatives has not had significant success. Moreover, during consultations, industry has indicated that it does not favour a voluntary approach. In addition, voluntary approaches lack rigorous quantification and verification procedures that ensure the set objectives are met. As a consequence, it was considered that voluntary instruments would not create the necessary buy-in from all fuel producers and importers and these measures were not considered any further.

Regulations

Regulations controlling fuel quality under the Fuels Division of CEPA 1999 may apply to producers, importers or sellers of fuels. While blending of renewable fuels in traditional petroleum-based fuels typically occurs downstream of production, it would not be practical to design regulations that would be effective in requiring all persons selling fuel to ensure that their fuel contain the prescribed amount of renewable fuels.

While retailers could be subject to the requirements of regulations, not only are retailers numerous, but placing the regulatory obligation on them would be a significant administrative burden.

Regulations with compliance units

Renewable fuels are generally added downstream of fuel production. Therefore, the use of CEPA 1999 authority to develop

Cependant, cette exonération n'a pas permis aux carburants renouvelables de faire une percée importante sur le marché. Afin d'être un succès, il faudrait que les exonérations d'impôts soient établies à un niveau qui n'entraîne pas de coût afin de susciter le niveau désiré d'incorporation de carburants renouvelables et réduire les émissions de GES. Ceci générerait des coûts importants pour le gouvernement fédéral sans toutefois garantir la réduction ultérieure des émissions de GES.

De plus, d'autres incitatifs fiscaux (comme les subventions et l'aide financière) visant à encourager la production nationale de carburants renouvelables, la commercialisation de carburants renouvelables de prochaine génération ainsi que l'expansion du marché agricole sont actuellement en place dans le cadre de la Stratégie sur les carburants renouvelables. On ne croit pas que ces incitatifs fiscaux à eux seuls seraient suffisants pour obtenir les réductions désirées de GES par l'incorporation de carburants renouvelables. L'octroi de subventions pour la production nationale de carburants renouvelables ne garantirait pas que ces carburants soient mélangés au Canada. Dans le même ordre d'idées, la mise en marché avec succès de carburants renouvelables de prochaine génération grâce au financement du gouvernement fédéral de la recherche et du développement ne permettrait pas nécessairement d'assurer l'utilisation de ces carburants renouvelables au Canada.

Par conséquent, ces types d'instruments fondés sur le marché sont plus efficaces lorsqu'ils sont utilisés avec des mesures réglementaires, plutôt que comme des mesures autonomes.

Mesures volontaires

Les instruments volontaires comme les ententes sur le rendement environnemental ou les protocoles d'entente dépendent de façon importante de la participation des intervenants et de l'appui de ces derniers. Historiquement, la participation des producteurs de carburant et des importateurs à d'autres initiatives volontaires relatives aux carburants n'a pas connu un grand succès. De plus, durant les consultations, l'industrie a indiqué qu'elle ne favorise pas une approche volontaire. Les approches volontaires comportent également des lacunes en ce qui concerne les procédures de quantification et les vérifications rigoureuses permettant de s'assurer que les objectifs établis sont atteints. En conséquence, nous avons jugé que les instruments volontaires ne permettraient pas de susciter la participation nécessaire de tous les producteurs et importateurs de carburant et n'ont pas été considérés davantage.

Règlement

Les règlements qui contrôlent la qualité des carburants en vertu de la section des Combustibles de la LCPE (1999) peuvent s'appliquer aux producteurs, aux importateurs ou aux vendeurs de carburants. Bien que le mélange de carburants renouvelables avec les carburants traditionnels à base de pétrole se produise habituellement en aval de la production, il ne serait pas pratique de concevoir un règlement qui requiert de manière efficace que tous les vendeurs de carburant doivent s'assurer du respect de l'exigence en contenu renouvelable de leur carburant.

Même si les détaillants pourraient être assujettis aux exigences d'un règlement, cela représenterait un fardeau administratif important étant donné leur nombre considérable.

Règlement avec unités de conformité

Généralement, les carburants renouvelables sont ajoutés en aval de la production du carburant. Par conséquent, on a envisagé

regulations for tradable units systems (section 326) was considered in order to address this fact in conjunction with the Fuels Division of CEPA 1999. The provisions regarding tradable units enable a regulatory mechanism providing for the creation of “compliance units” to demonstrate compliance. This would allow units to be generated upon the blending of renewable fuel into traditional petroleum-based fuel. The producer or importer of the traditional petroleum-based fuel would use these units to demonstrate compliance. This approach also provides flexibility to fuel producers that are unable to blend renewable fuels cost-effectively or to importers unable to import compliant blended fuels to obtain, in trade, compliance units to demonstrate compliance with the requirements. This approach is similar to the approach of the United States, with some differences to account for Canadian circumstances.

Given the above, regulation with compliance units has been retained as the preferred option.

Benefits and costs

An analysis of benefits and costs was conducted to assess the impacts of the Regulations on stakeholders, including the Canadian public, industry and government. Following comments received during the *Canada Gazette*, Part I, comment period, some changes have been made to the analysis to reflect stakeholders’ concerns and suggestions, as well as newly available data. These changes are discussed below.

Analytical framework

The approach to cost-benefit analysis identifies, quantifies and monetizes, where possible, the incremental costs and benefits of the Regulations. The cost-benefit framework consists of the following elements:

Regions. The costs and benefits have been estimated on a regional basis. The regions are defined as “West,” which includes British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba; the central region, which only includes the province of Ontario, will be referred to simply as “Ontario,” and “Quebec and Atlantic Provinces” includes Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island. These regions have been defined as such in order to preserve the confidentiality of the data collected for this analysis. Since fuel for use in Yukon, Northwest Territories, Nunavut and Newfoundland and Labrador may be excluded from a producer or importer’s pool, these regions have not been included in the analysis.

Incremental impact. Impacts are analyzed in terms of incremental changes to emissions, costs and benefits to stakeholders and the economy. The incremental impacts were determined by comparing two scenarios: one with and the other without the Regulations. The two scenarios are presented below.

Timeframe for analysis. The time horizon used for evaluating the economic impacts is 25 years. The first year of the analysis is 2010, when the Regulations are expected to come into force.

Approach to cost and benefit estimates: These have been estimated in monetary terms to the extent possible and are expressed in 2007 Canadian dollars. Whenever this was not possible, due either to lack of appropriate data or difficulties in

d’utiliser le pouvoir conféré par la LCPE (1999) pour élaborer un règlement qui régirait un mécanisme d’échange d’unités (article 326) afin d’adresser ce fait conjointement avec la section des Combustibles de la LCPE (1999). Les dispositions concernant les unités de conformité permettent la mise en place d’un mécanisme réglementaire qui prévoit la création « d’unités de conformité » afin de démontrer la conformité. Cela permettrait de générer des unités lorsque le carburant renouvelable est mélangé au carburant traditionnel à base de pétrole. Le producteur ou l’importateur de carburants traditionnels à base de pétrole utiliserait ces unités afin de prouver qu’il respecte les exigences. Cette approche offre également une flexibilité aux producteurs de pétrole qui ne peuvent mélanger les carburants renouvelables de façon rentable et aux importateurs qui ne peuvent importer des carburants mélangés conformes aux exigences en leur permettant d’obtenir, sous forme d’échanges, des unités de conformité afin de démontrer qu’ils respectent les exigences. Cette approche est similaire à celle utilisée aux États-Unis, nonobstant certaines différences afin de tenir compte des circonstances canadiennes.

Pour les raisons mentionnées ci-dessus, l’option préconisée est celle du règlement avec unités de conformité.

Avantages et coûts

Une analyse des avantages et des coûts a été réalisée afin d’évaluer les incidences du Règlement sur les parties intéressées, y compris le public canadien, l’industrie et le gouvernement. D’après les commentaires reçus lors d’une période de commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada*, des changements ont été apportés à l’analyse afin de tenir compte des préoccupations et des suggestions des parties intéressées et des données nouvellement disponibles. Ces changements sont présentés plus bas.

Cadre analytique

L’approche utilisée pour l’analyse des coûts-avantages détermine et quantifie les coûts différentiels ainsi que les avantages du Règlement et leur attribue une valeur monétaire lorsque possible. Le cadre de l’analyse des coûts-avantages se compose des éléments suivants :

Régions : Les coûts et les avantages ont été estimés sur une base régionale. La région de « l’Ouest » comprend la Colombie-Britannique, l’Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. La région centrale, qui comprend seulement la province de l’Ontario, sera nommée « Ontario » tout au long du document. Le « Québec et les provinces de l’Atlantique » inclut le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l’Île-du-Prince-Édouard. Nous avons défini ces régions de cette façon afin de préserver la confidentialité des données recueillies dans le cadre de cette analyse. Puisque le carburant qui est destiné à être utilisé au Yukon, aux Territoires du Nord-Ouest, au Nunavut et à Terre-Neuve-et-Labrador pourrait être exclu du stock des producteurs ou importateurs, ces régions ne font pas partie de la présente analyse.

Impact différentiel : Les impacts sont analysés en termes de changements différentiels sur le plan des émissions, en termes de coûts et d’avantages pour les parties intéressées ainsi qu’au niveau de l’économie. Les impacts différentiels ont été déterminés en comparant deux scénarios : un scénario avec le Règlement et l’autre sans le Règlement. Les deux scénarios sont présentés ci-dessous.

Échéance pour l’analyse : L’horizon temporel utilisé pour évaluer les répercussions économiques s’échelonne sur 25 ans. La

valuing certain components, incremental impacts were evaluated in qualitative terms.

The Regulations will result in a significant contribution to the reduction of air pollution from GHGs. Due to the complexity of evaluating benefits associated with climate change, it is difficult to monetize the benefits associated with this GHG emissions reduction. Estimates of carbon value contained in published studies are used to provide an order of magnitude for these benefits.

While a significant contribution to the reduction in air pollution associated with GHG emissions will be achieved as a result of the Regulations, the Regulations would result in negligible changes in the level of emissions of criteria air contaminants (smog) such as nitrogen dioxide (NO₂), sulphur dioxide (SO₂), ozone and particulate matter (PM_{2.5}) levels. The assessment of these air pollutants was limited to a qualitative description.

Discount rate. A discount rate of 8% was used for estimating the present value of the costs, while a discount rate of 3% was used for estimating the present value of the benefits in this analysis. A sensitivity analysis of the key variables to test the variability of cost estimates was also conducted.

Benefit and cost estimates are based primarily on Environment Canada's study conducted in 2009,¹³ supplemented by additional information from NRCan and other sources. The data has been extrapolated to provide estimates for the Canadian market for renewable fuels. It is acknowledged that the analysis is highly sensitive to, among other parameters, the forecasts for gasoline prices over the relevant time period. At the same time, these are particularly difficult parameters to predict with a high degree of confidence. For example, in its 2009 *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)*, the U.S. Energy Information Administration reports that the absolute average percentage error in its price per barrel forecast since 1994 was 30.6% above or below the actual price for any given year.¹⁴ For this reason Environment Canada has updated its analysis presented in the *Canada Gazette*, Part I, to incorporate a range of forecasted gasoline prices in order to better reflect the level of uncertainty on this key parameter.

The estimated costs and benefits of the Regulations are based on the 5% renewable fuel requirement for the gasoline pool.

première année de l'analyse est 2010, moment où il est prévu que les exigences décrites dans le Règlement entreront en vigueur.

Approche utilisée pour les estimations des coûts et avantages : Les coûts et les avantages ont été estimés en termes monétaires dans la mesure du possible et sont exprimés en dollars canadiens de 2007. Lorsqu'une telle évaluation n'était pas possible, en raison d'un manque de données appropriées ou de difficultés quant à l'évaluation de certaines composantes, les impacts différentiels ont été évalués de façon qualitative.

Le Règlement contribuera sensiblement à la réduction de la pollution atmosphérique attribuable aux émissions de GES. En raison de la complexité inhérente à l'évaluation des avantages associés aux changements climatiques, il est difficile d'établir une valeur monétaire aux avantages liés à cette réduction des émissions de GES. Les estimations de la valeur du carbone présentées dans d'autres études publiées sont toutefois utilisées afin d'attribuer un ordre de grandeur à ces avantages.

Bien que le Règlement mènera à une réduction considérable de la pollution atmosphérique associée aux émissions de GES, il ne permettrait de modifier que de façon négligeable les niveaux d'émissions des principaux contaminants atmosphériques (smog), comme les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂), de dioxyde de soufre (SO₂), d'ozone et de particules (PM_{2.5}). L'évaluation de ces polluants atmosphériques se limite à une description qualitative.

Taux d'escompte : Un taux d'escompte de 8 % a été utilisé pour estimer la valeur actualisée des coûts alors qu'un taux d'escompte de 3 % a été utilisé pour estimer la valeur actualisée des avantages dans le cadre de cette analyse. On a également procédé à une analyse de sensibilité des variables importantes afin de mettre à l'essai la variabilité des estimations des coûts.

Les estimations des coûts et des avantages se basent principalement sur l'étude d'Environnement Canada réalisée en 2009¹³, avec en complément des renseignements provenant de RNCan et d'autres sources. Les données ont été extrapolées afin de fournir des estimations pour le marché canadien des carburants renouvelables. On reconnaît que l'analyse est très sensible, entre autres choses, aux prévisions des prix de l'essence au cours de la période d'étude. Toutefois, il s'agit là d'un paramètre qui est particulièrement difficile à prévoir avec une grande certitude. Par exemple, dans le cadre de son *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)* de 2009, la Energy Information Administration des États-Unis indique que le pourcentage d'erreur moyen absolue de son évaluation du prix par baril depuis 1994 s'établissait à 30,6 % au-dessus ou en-dessous du prix réel pour n'importe quelle année¹⁴. Par conséquent, Environnement Canada a mis à jour son analyse présentée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, afin d'y inclure une gamme de prix de l'essence estimés pour mieux tenir compte du niveau d'incertitude lié à ce paramètre clé.

Les coûts et avantages estimés du Règlement se fondent sur l'exigence relative à la teneur de 5 % en carburant renouvelable dans les stocks d'essence.

¹³ ÉcoRessources Consultants (2009), Cost-Benefit Analysis of the Proposed Regulations to Require Renewable Fuel Content in Canadian Fuels.

¹⁴ *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)*: www.eia.doe.gov/oiaf/analysispaper/retrospective/index.html

¹³ ÉcoRessources Consultants (2009), Analyse des coûts logistiques associés aux matières premières des biocarburants de seconde génération.

¹⁴ *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)*: www.eia.doe.gov/oiaf/analysispaper/retrospective/index.html

Business-as-usual scenario

The business-as-usual (BAU) scenario is based on an estimated growth in demand of gasoline over a 25-year period and an estimated growth in the demand for renewable fuels. These growth rates take into account the provincial mandates in place as of October 1, 2009. Provincial mandates have been put into place in four provinces (namely British Columbia, Saskatchewan, Manitoba and Ontario; see Table 1) with varying levels of renewable fuel requirements. These provincial requirements can be met through the existing and planned annual renewable fuel production capacity, estimated to total approximately 2 billion litres.

Demand volumes for renewable fuels as a result of provincial requirements were calculated by multiplying demand volumes for gasoline by the officially mandated renewable fuel requirements in those provinces. Annual demand for renewable fuel is therefore estimated to increase from 1.3 billion litres in 2010 to 1.8 billion litres in 2034.

The demand volumes for gasoline were calculated for the years 2010–2034 by starting with the actual demand for 2008 and applying a growth rate based on annual increases in demand. These volumes include the renewable fuels component and they are presented in the table below.

Table 2: Estimated Demand for Gasoline and Ethanol under the BAU Scenario (2010–2034)

(Million litres)

Demands	West	Ontario	Quebec and Atlantic Provinces	Total
Gasoline Demand	440 466	485 462	321 303	1 247 231
Renewable Fuel Demand	15 272	24 273	0	39 545
Average Renewable Fuel Demand	611	971	0	1 582

The estimated reductions in GHG emissions were calculated based on the emission factors¹⁵ of 1.19 and 1.47 MT CO₂e per billion litres for domestically produced corn-based and wheat-based ethanol, respectively, under the BAU scenario. It was further assumed that given the current and planned production of renewable fuels in Canada, 100% of ethanol production in Ontario and Quebec and the Atlantic Provinces would be corn-based, while the West would rely on 100% wheat-based ethanol. The emission factors were multiplied by the renewable fuel volumes required to meet the existing provincial mandates over the 25-year period in order to estimate the total emission reductions attributable to these mandates. The provincial mandates are estimated to achieve approximately 51.3 MT CO₂e of GHG emission reductions over a 25-year period (or an average reduction of 2 MT CO₂e per year).

¹⁵ The emission factors were calculated as the difference in GHG emissions between conventional gasoline and 10% ethanol-blended gasoline using NRCan's GHGenius model.

Scénario de maintien du statu quo

Le scénario de maintien du statu quo (MSQ) se fonde sur une évaluation de la croissance de la demande d'essence sur une période de 25 ans et sur une évaluation de la croissance de la demande de carburants renouvelables. Ces taux de croissance tiennent compte des mandats provinciaux en place au 1^{er} octobre 2009. Quatre provinces ont instauré des mandats provinciaux (soit la Colombie-Britannique, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario — voir le tableau 1) qui imposent différents teneurs en carburant renouvelable. Ces exigences provinciales peuvent être atteintes avec une capacité de production totale annuelle existante et planifiée en carburant renouvelable d'environ 2 milliards de litres.

Les volumes demandés en carburants renouvelables résultant des exigences provinciales ont été calculés en multipliant le volume de la demande d'essence par la teneur en carburant renouvelable exigée par le mandat de chaque province. Par conséquent, on estime que la demande annuelle en carburant renouvelable devrait augmenter de 1,3 milliard de litres en 2010 jusqu'à 1,8 milliard de litres en 2034.

Les volumes demandés en essence ont été calculés pour les années allant de 2010 à 2034 en commençant par la demande réelle en 2008 et en appliquant un taux de croissance fondé sur l'augmentation annuelle de la demande. Ces volumes incluent la composante de carburants renouvelables et sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Évaluation de la demande d'essence et d'éthanol dans le cadre du scénario de MSQ (de 2010 à 2034)

(en millions de litres)

Demande	Ouest	Ontario	Québec et provinces de l'Atlantique	Total
Demande en essence	440 466	485 462	321 303	1 247 231
Demande en carburant renouvelable	15 272	24 273	0	39 545
Demande moyenne en carburant renouvelable	611	971	0	1 582

Les réductions estimées des émissions de GES ont été calculées à partir de facteurs d'émission¹⁵, soit 1,19 Mt éq CO₂ par milliard de litres pour l'éthanol à base de maïs et 1,47 Mt éq CO₂ par milliard de litres pour l'éthanol à base de blé produits au pays, dans le cadre du scénario de MSQ. On a aussi supposé, étant donné la production actuelle et prévue de carburants renouvelables au Canada, que 100 % de la production d'éthanol en Ontario et dans le Québec et les provinces de l'Atlantique serait à base de maïs alors que la production d'éthanol dans l'Ouest serait à base de blé. Les facteurs d'émission ont été multipliés par les volumes de carburants renouvelables requis pour respecter les mandats provinciaux existants au cours de la période de 25 ans afin d'estimer les réductions d'émission totales attribuables à ces mandats. On a estimé que les mandats provinciaux permettraient de réduire les émissions de GES d'environ 51,3 Mt éq CO₂ au cours d'une période de 25 ans (soit une réduction moyenne de 2 Mt éq CO₂ par année).

¹⁵ Les facteurs d'émission ont été calculés en utilisant la différence des émissions de GES entre l'essence conventionnelle et un mélange essence-éthanol de 10 % en utilisant le modèle GHGenius de RNCan.

Regulatory scenario

The regulatory scenario is based on the implementation of the provisions of the Regulations, taking into account the prescribed requirements and their implementation schedule as well as changes reflecting stakeholders’ concerns and suggestions received during the *Canada Gazette*, Part I, comment period.

As in the BAU scenario, it is expected that the demand for gasoline would grow at the same annual rates. However, due to the lower energy content of ethanol, the estimated demand for ethanol-blended gasoline would increase to make up for the loss in energy. According to NRCan estimates, the use of E10 increases fuel consumption by an average of 2.2% compared to the consumption of conventional gasoline.¹⁶ The total demand for gasoline has therefore been adjusted to account for this lower energy content of ethanol-blended gasoline as a result of the 5% renewable fuel requirement. This would translate into an increase in demand for ethanol-blended gasoline of 4.4 billion litres over the 25-year period. Following the effective date for the 5% renewable fuel content requirement, the demand for renewable fuel is expected to increase over and above the demand that is forecasted based on the provincial requirements. The additional renewable fuel demand is calculated as the difference between the demand to meet provincial mandates and the additional quantities required to meet the proposed federal 5% renewable fuel requirement. The annual demand for renewable fuel, to meet both provincial and federal requirements, is estimated to increase from approximately 2 billion litres in 2010 to 2.8 billion litres in 2034.

The demand volumes for gasoline were calculated for the years 2010–2034 by starting with the actual demand for 2008 and applying a growth rate based on annual increases in demand. These volumes include the renewable fuels component and they are presented in the table below.

Table 3: Estimated Incremental Demand for Gasoline and Ethanol under the Regulated Scenario (2010–2034)

(Million litres)

Demand	West	Ontario	Quebec and Atlantic Provinces	Total
Energy Adjusted Gasoline Demand	441 776	486 379	323 442	1 251 597
Renewable Fuels Demand	5 954	4 168	9 725	19 847
Average Renewable Fuel Demand	238	167	389	794

Given the current production capacity, it is assumed that the increased demand for renewable fuel would be met through existing

¹⁶ Additional information is available from www.oee.nrcan.gc.ca/transportation/fuels/ethanol/safety.cfm?attr=16.

Scénario réglementaire

Le scénario réglementaire est basé sur la mise en œuvre des dispositions du Règlement et tient compte des exigences prescrites et de leur calendrier de mise en œuvre, ainsi que des changements visant à donner suite aux préoccupations et aux suggestions des parties intéressées obtenues au cours de la période de commentaires de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Il est prévu que la demande en essence augmenterait selon les mêmes taux annuels, comme dans le scénario de MSQ. Cependant, en raison du contenu énergétique plus faible de l'éthanol, la demande estimée de mélange essence-éthanol augmenterait afin de compenser la perte d'énergie. Selon les estimations de RNCan, l'utilisation d'E10 augmente la consommation de carburant de 2,2 % en moyenne comparativement à la consommation de l'essence conventionnelle¹⁶. Il a donc fallu ajuster la demande totale en essence pour tenir compte de cette plus faible teneur énergétique du mélange essence-éthanol en raison de l'exigence de teneur de 5 % en carburant renouvelable. Cela se traduirait par une demande accrue pour le mélange essence-éthanol de 4,4 milliards de litres sur 25 ans. À la suite de l'entrée en vigueur de l'exigence relative à la teneur de 5 % en carburant renouvelable, on prévoit que la demande en carburant renouvelable augmentera et dépassera la demande prévue associée aux exigences provinciales. La demande supplémentaire en carburant renouvelable dans l'essence est calculée en faisant la différence entre la demande qui découlera des mandats provinciaux et les quantités supplémentaires nécessaires pour satisfaire au mandat fédéral proposé exigeant une teneur de 5 % en carburant renouvelable. Il est prévu que la demande annuelle en carburant renouvelable augmentera d'environ 2 milliards de litres en 2010 et jusqu'à 2,8 milliards de litres en 2034 afin de satisfaire aux exigences provinciales et fédérales.

Les volumes demandés en essence ont été calculés de 2010 à 2034 en commençant par la demande réelle de 2008 et en utilisant un taux de croissance basé sur les augmentations annuelles de la demande. Ces volumes comprennent la composante de carburants renouvelables et ils apparaissent dans le tableau ci-dessous.

Tableau 3 : Estimation de la demande différentielle d'essence et d'éthanol dans le cadre du scénario réglementaire (de 2010 à 2034)

(en millions de litres)

Demande	Ouest	Ontario	Québec et provinces de l'Atlantique	Total
Demande en essence ajustée pour tenir compte du contenu énergétique	441 776	486 379	323 442	1 251 597
Demande en carburants renouvelables	5 954	4 168	9 725	19 847
Demande moyenne en carburant renouvelable	238	167	389	794

On considère qu'il est possible de répondre à la demande plus importante en carburant renouvelable à l'aide de la capacité de

¹⁶ Information supplémentaire disponible au www.oee.nrcan.gc.ca/transport/carburants/ethanol/securite.cfm?attr=16.

and increased production capacity.¹⁷ However, some level of imports, primarily from the United States, would be needed while the domestic production capacity expands. This would take place during the first four years of the Regulations' coming into force. For the purpose of analysis, the following assumptions are made:

- Ethanol demand over and above the existing capacity of approximately 2 billion litres (including volumes supported under the EcoEnergy program) would be met from 2010 to 2013 through imports from the central United States.
- Three ethanol plants, one in Ontario, of a 210 million litre capacity, and two in the West, of a 130 million litre capacity each, would be constructed by 2014. This would add 470 million litres to the existing capacity.
- The capital costs have been brought up to date to be approximately \$163 million for a 210 million litre capacity plant and \$133 million¹⁸ for a 130 million litre capacity plant. The estimates are derived from a recent version of NRCan's financial model that has been validated by industry.
- Operating costs, provided by NRCan from the same model, are estimated to be \$0.433 per litre for a 210 million litre capacity corn-based plant and \$0.486 per litre for a 130 million litre capacity wheat-based plant.

The incremental reductions in GHG emissions are calculated as a product of the GHG emission factors for domestically produced ethanol (similar to the BAU scenario) and the incremental volume of the renewable fuel required to meet the 5% federal mandate. In addition, as some imports of ethanol (primarily from the United States) would be needed to meet the shortfall in domestic production, the GHG emissions have been adjusted to reflect the emission factor of the corn-based ethanol of the central United States. The GHGenius model estimates the emission factor for corn-based ethanol from the central United States to be 0.74 MT CO₂e per billion litres. Once the proposed renewable fuel content requirements are in place, the cumulative reductions in GHG emissions attributable to the 5% renewable fuel requirement under the Regulations are estimated to be approximately 23.8 MT CO₂e (or an average reduction of 1 MT CO₂e per year). The sensitivity of GHG emission reductions was tested to determine the impact on GHG emissions for two scenarios — incremental renewable fuel demand is met entirely through supplies from domestic production in one case and through imports from the central United States in the second case. If the incremental demand for renewable fuels is met entirely through domestic production, the GHG emission reductions are estimated to be 25 MT CO₂e, while GHG emission reductions for renewable fuels imported entirely from the central United States are estimated to be 21 MT CO₂e. This variation in GHG emissions is primarily due to the lower central United States emission factor.

production actuelle ou au moyen d'une capacité de production accrue¹⁷. Cependant, des niveaux d'importation, surtout en provenance des États-Unis, seraient nécessaires lors de l'accroissement de la capacité de production nationale. Cela aurait lieu au cours des quatre premières années suivant l'entrée en vigueur du Règlement. Voici les hypothèses aux fins de l'analyse :

- La demande en éthanol au-delà de la capacité actuelle d'environ 2 milliards de litres (incluant les volumes financés dans le cadre du programme écoÉNERGIE) serait satisfaite de 2010 à 2013 grâce aux importations en provenance du centre des États-Unis.
- Trois usines d'éthanol, l'une située en Ontario et d'une capacité de 210 millions de litres et deux dans l'Ouest, avec chacune une capacité de 130 millions de litres, seraient construites d'ici 2014. Cela ajouterait 470 millions de litres à la capacité actuelle.
- Les coûts en capital ont été revus à environ 163 millions de dollars pour la construction d'une usine de 210 millions de litres et à 133 millions de dollars¹⁸ pour une usine de 130 millions de litres. Les estimations s'appuient sur une récente version du modèle financier de RNCan qui a été validé par l'industrie.
- Les frais d'exploitation, fournis par RNCan à partir de ce même modèle, sont estimés à 0,433 \$ par litre pour une usine d'éthanol de maïs de 210 millions de litres et à 0,486 \$ par litre pour une usine d'éthanol de blé de 130 millions de litres.

Les réductions différentielles d'émissions de GES sont calculées en utilisant le produit des facteurs d'émission pour la production domestique de l'éthanol (semblable au scénario MSQ) et le volume différentiel du carburant renouvelable requis pour respecter le mandat fédéral de la teneur de 5 %. De plus, puisque l'importation d'éthanol (principalement des États-Unis) sera nécessaire pour pallier la capacité manquante de la production domestique, les émissions de GES ont été ajustées selon les hypothèses susmentionnées afin de refléter le facteur lié aux émissions d'éthanol à base de maïs en provenance du centre des États-Unis. Le modèle GHGenius estime le facteur lié aux émissions pour l'éthanol à base de maïs en provenance du centre des États-Unis à 0,74 Mt éq CO₂ par milliard de litres. Une fois les exigences relatives à la teneur en carburant renouvelable proposées en place, les réductions cumulatives d'émissions de GES attribuables à l'exigence de la teneur de 5 % en carburant renouvelable du Règlement sont estimées à environ 23,8 Mt éq CO₂ (ou une réduction moyenne de 1 Mt éq CO₂ par année). La sensibilité des réductions d'émissions de GES a été vérifiée afin de définir les répercussions sur les émissions de GES de deux scénarios — la demande supplémentaire en carburant renouvelable est satisfaite entièrement par l'approvisionnement venant de la production nationale d'une part, et d'autre part par des importations du centre des États-Unis. Si la demande supplémentaire en carburants renouvelables est satisfaite entièrement par la production nationale, les réductions des émissions de GES sont estimées à 25 Mt éq CO₂ alors que les réductions d'émissions de GES pour des carburants renouvelables entièrement importés du centre des États-Unis sont estimées à 21 Mt éq CO₂. Cette variation en émissions de GES s'explique

¹⁷ Although blending of biodiesel can be used to meet the 5% renewable fuel requirement in gasoline, for the analysis, it is assumed that most of this 5% requirement would be met through the blending of ethanol in gasoline.

¹⁸ Cost estimates are based on a study done for NRCan: (S&T)² Consultants and Meyers Norris Penny LLP (2004), *Economic, Financial, Social Analysis and Public Policy for Fuel Ethanol — Phase I*.

¹⁷ Même si le mélange de biodiesel peut servir à satisfaire à l'exigence de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence, on suppose, aux fins de l'analyse, que la plus grande partie de cette exigence de 5 % serait atteinte par le mélange d'éthanol dans l'essence.

¹⁸ L'évaluation des coûts se fonde sur une étude menée pour RNCan : (S&T)² Consultants and Meyers Norris Penny LLP (2004), *Economic, Financial, Social Analysis and Public Policy for Fuel Ethanol — Phase I*.

It should be noted that as some provinces have renewable fuel mandates in place, according to the cost-benefit analysis, the Regulations would largely impact provinces that did not have renewable fuel requirements as of October 1, 2009. Therefore, the incremental impacts for these provinces would be higher.

The GHG emission reductions attributable to the Regulations account for 32% of the total emission reductions when combining the federal and provincial mandates. Figure 1 presents the estimated emissions trends for 25 years under the two scenarios.

principalement par un facteur lié aux émissions plus faible pour le centre des États-Unis.

Il faut souligner que puisque certaines provinces ont des mandats en carburant renouvelable, d'après l'analyse des coûts-avantages, le Règlement influencerait grandement sur les provinces qui ne possédaient pas de mandat pour ces carburants en date du 1^{er} octobre 2009. Par conséquent, les impacts différentiels pour ces provinces seraient plus importants.

Les réductions d'émissions de GES attribuables au Règlement représentent 32 % des réductions d'émissions totales lorsqu'on combine les mandats fédéraux et provinciaux. La figure 1 présente les tendances prévues en termes d'émissions au cours des 25 années pour les deux scénarios.

Figure 1: GHG Emission Reductions (2010–2034)

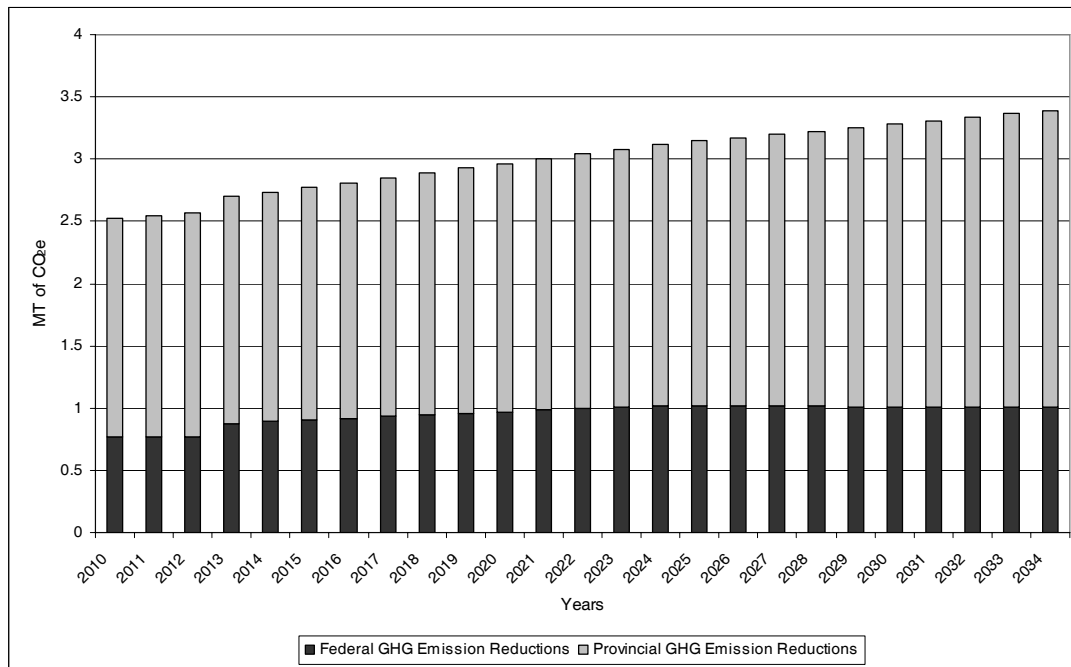
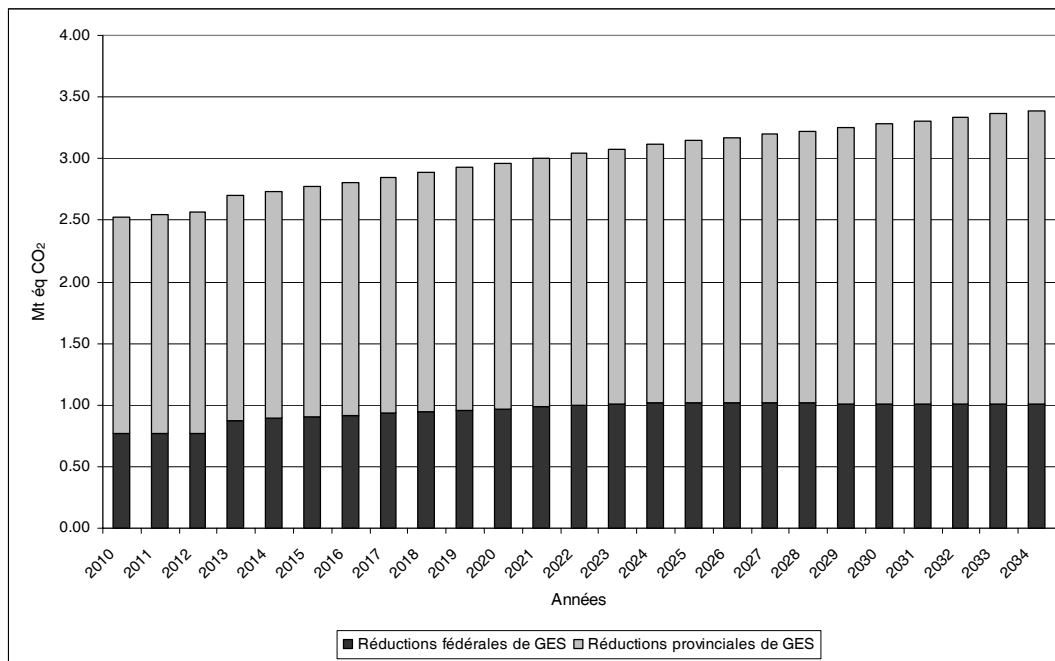


Figure 1 : Réductions des émissions de GES (de 2010 à 2034)



Costs to industry

Fuel producers and importers

Fuel producers and importers of gasoline would bear a portion of the incremental cost associated with the regulatory requirements. As the renewable fuel content in gasoline increases with the Regulations' coming into force, investments will be needed to upgrade or modify refinery installations and distribution and blending systems. Investments of \$107.6 million will be required to produce gasoline blendstock for blending with renewable fuel. In addition to the capital costs, \$214.2 million in operation and maintenance costs will be incurred.

Incremental capital costs for terminal upgrades will also be borne by fuel producers, as these are owned and operated by them. Due to confidentiality of the cost data, the information provided by the fuel producers was aggregated for all refinery and terminal upgrades and/or modifications at the regional level. The capital costs for terminals include the building of truck, rail or barge receiving facilities, purchase of new storage capacity, cleaning of existing tanks, installation of blending equipment, as well as the upgrade of lines, pumps, seals and vapour recovery systems.

Coûts pour l'industrie

Producteurs et importateurs de carburant

Une portion des coûts différentiels engagés pour respecter les exigences réglementaires incomberait aux producteurs de carburant et aux importateurs d'essence. Puisque la teneur en carburant renouvelable dans l'essence augmentera avec l'entrée en vigueur du Règlement, des investissements seront nécessaires pour mettre à niveau ou modifier les installations de raffinage ainsi que les systèmes de distribution et de mélange. Des investissements de 107,6 millions de dollars seront nécessaires pour produire les stocks d'essence aux fins de mélange avec le carburant renouvelable. En plus des coûts en capital, 214,2 millions de dollars seront assumés au chapitre des frais d'exploitation et d'entretien.

Les producteurs de carburant devront également faire face à des coûts en capital supplémentaires pour la mise à niveau des terminaux puisqu'ils en sont les propriétaires et qu'ils les exploitent. En raison de la confidentialité des données sur les coûts, les renseignements fournis par les producteurs de carburants en ce qui concerne l'ensemble des mises à niveau requises pour les raffineries et les terminaux ainsi que l'ensemble des modifications à l'échelle régionale ont été combinés. Les coûts en capitaux associés aux terminaux comprennent la construction d'installations de réception pour les camions, les trains ou les barges, l'achat de nouvelles capacités de stockage, le nettoyage des citernes existantes, l'installation d'équipement pour faire les mélanges ainsi que la mise à niveau de lignes, de pompes, de sceaux et de systèmes de récupération de vapeur.

The details of the incremental costs to fuel producers and importers for the 25-year analysis period are presented in the table below:

Table 4: Present Value of Incremental Costs to Fuel Producers and Importers (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Cost	West	Ontario	Quebec and Atlantic Provinces	Total
Capital Costs	56.1	14.8	36.7	107.6
Operation and Maintenance Costs	119.4	2.2	92.6	214.2
Net cost of purchasing renewable fuels	27.3	19.1	44.6	91.1
Cost of purchasing renewable fuels	1,455.2	1,018.7	2,376.9	4,850.8
Avoided purchase of gasoline	(1,427.9)	(999.5)	(2,332.2)	(4,759.7)
Renewable Fuel Transportation Costs	103.6	72.5	169.2	345.3
Administrative Costs	2.2	2.2	5.6	10.0
Total	308.6	110.8	348.7	768.2

As shown, the incremental costs are highest in Quebec and the Atlantic Provinces due to the absence of renewable fuel requirements, quantities of gasoline and renewable fuel demand, and the number of refineries and terminals that would need to be upgraded. In Ontario, despite the provincial mandate, fuel producers are planning to expand the existing infrastructure in the province and blend significant additional volumes of renewable fuel in order to meet the national requirements. Similarly, while a significant portion of the incremental costs could be attributed to Alberta in the West, investments similar to those in Ontario would also be made in other provinces in that region where additional volumes of renewable fuels are likely to be blended.

The fuel producers and importers would also incur an estimated incremental cost of \$91.1 million in purchasing the requisite volumes of renewable fuel. This incremental cost represents the difference between the cost of purchasing renewable fuels and the avoided purchase of gasoline. The cost of purchasing renewable fuels is based on the average annual spot market price of ethanol for the years 2005–2009, available from the Chicago Board of Trade, of 48 ¢/L. Projections of ethanol prices for the subsequent years are based on the capital cost and operating costs¹⁹ of building the three plants required to meet the incremental demand of renewable fuels. Since feedstock costs represent 70–75% of the operating costs, an average growth rate of 0.5% for corn and of 1.6% for wheat have been added to the feedstock part of the operating costs to reflect the average growth in the price of corn and

¹⁹ As provided by NRCan, based on the most recent version of their Biodiesel and Ethanol Financial Models.

Les détails au sujet des coûts différentiels qui incomberont aux producteurs de carburant et aux importateurs au cours de la période de 25 ans analysée sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Valeur actualisée des coûts différentiels pour les producteurs et les importateurs de carburant (de 2010 à 2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Coûts	Ouest	Ontario	Québec et provinces de l'Atlantique	Total
Coûts en capital	56,1	14,8	36,7	107,6
Frais d'exploitation et d'entretien	119,4	2,2	92,6	214,2
Coûts nets relatifs à l'achat de carburants renouvelables	27,3	19,1	44,6	91,1
Coûts relatifs à l'achat de carburants renouvelables	1 455,2	1 018,7	2 376,9	4 850,8
Économies associées à l'essence non achetée	(1 427,9)	(999,5)	(2 332,2)	(4 759,7)
Coûts relatifs au transport du carburant renouvelable	103,6	72,5	169,2	345,3
Frais administratifs	2,2	2,2	5,6	10,0
Total	308,6	110,8	348,7	768,2

Comme on peut le constater, les coûts différentiels sont plus élevés au Québec et dans les provinces de l'Atlantique en raison de l'absence d'exigence en carburant renouvelable, de la quantité d'essence, de la demande de carburant renouvelable ainsi que du nombre de raffineries et de terminaux qui devront être mis à niveau. En Ontario, malgré le mandat provincial, les producteurs de carburant prévoient élargir l'infrastructure existante dans la province et prévoient mélanger des quantités supplémentaires considérables de carburant renouvelable afin de répondre aux exigences nationales. De façon similaire, alors qu'une portion significative des coûts différentiels serait attribuée à l'Alberta, dans l'Ouest, des investissements semblables à ceux de l'Ontario et de d'autres provinces seraient réalisés dans cette région où des volumes additionnels de carburant renouvelable seraient sans doute mélangés.

Il est également prévu que les producteurs et les importateurs de carburant assumeront des coûts différentiels de 91,1 millions de dollars en achetant le volume de carburant renouvelable exigé. Ces coûts différentiels représentent la différence entre le coût d'achat de carburants renouvelables et les économies associées à l'essence non achetée. Le coût d'achat de carburants renouvelables est basé sur le prix moyen annuel de l'éthanol sur le marché au comptant pour la période de 2005 à 2009, selon les données du Chicago Board of Trade (48 ¢/L). Les projections du prix de l'éthanol pour les années suivantes sont basées sur les coûts en capital et les frais d'exploitation¹⁹ liés à la construction des trois usines requises pour répondre à la demande croissante en carburant renouvelable. Comme les coûts des matières premières représentent de 70 à 75 % des frais d'exploitation, un taux de

¹⁹ Tels qu'ils sont fournis par RNCan, basés sur la plus récente version de ses modèles financiers pour le biodiesel et l'éthanol.

wheat.²⁰ The avoided purchase of gasoline was calculated using an updated projection of Canadian wholesale gasoline prices.²¹ Over the 25-year period, the results are similar to those published in the *Canada Gazette*, Part I.

The estimated costs of transportation of renewable fuel are approximately \$345.3 million and are based on the information provided by fuel producers. These costs vary depending on the proximity of the refinery to renewable fuel production facilities. Therefore, an approximate average transportation cost of 4.0 ¢/L has been calculated to estimate the total transportation costs. This cost is similar to the cost used by the U.S. EPA in the regulatory impact analysis study for its *Renewable Fuel Standard*. It is unlikely that any new renewable fuel production capacity would be built in Quebec and the Atlantic Provinces; consequently, the transportation costs are higher in these provinces. However, during the initial years, some imports from the United States would be needed to meet the shortfall in domestic production as renewable fuel production capacity is expanded. The imports would primarily be needed to meet the renewable fuel demand in Quebec and the Atlantic Provinces. As the transportation costs were not available and it is not known where the renewable fuel would be imported from, the average transportation cost has been applied.

The administrative costs of \$10 million can be attributed to the regulatory requirements of measuring gasoline and renewable fuel volumes, reporting, and record keeping. These costs to meet the specific requirements of the Regulations will be incurred in addition to those of respecting the provincial mandates.

Retail outlets

The incremental costs to fuel retail outlets primarily include one-time capital costs of \$6.8 million for retail site conversion, including purchase of new tanks and/or cleaning of old tanks in order to accommodate the new blended fuel. Additional operating and maintenance costs were estimated to be negligible and as a result have not been calculated. The cost data for retail site upgrades was provided by the fuel producers, which sell 90% of the total volume sold through the retail outlets in Canada. The remaining 10% volume is predominantly sold through retail outlets owned by three independent companies in Quebec.

croissance moyen de 0,5 % pour le maïs et de 1,6 % pour le blé a été ajouté aux frais d'exploitation associés aux matières premières pour refléter le prix du maïs et du blé²⁰. Les économies associées à l'essence non achetée ont été calculées à l'aide d'une projection révisée des prix canadiens de vente de l'essence au détaillant²¹. Sur la période de 25 ans, les résultats sont similaires à ceux publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Les coûts estimés du transport du carburant renouvelable sont d'environ 345,3 millions de dollars et se fondent sur les renseignements fournis par les producteurs de carburant. Ces coûts varient en fonction de la proximité de la raffinerie par rapport aux installations de production de carburant renouvelable. Par conséquent, on a calculé des frais de transport moyen d'environ 4,0 ¢ par litre afin d'évaluer les frais de transport totaux. Ces frais sont similaires à ceux utilisés par l'EPA des États-Unis dans l'étude d'impact de la réglementation pour son *Renewable Fuel Standard* (EPA, 2009). Il est peu probable qu'une nouvelle capacité de production de carburants renouvelables soit créée au Québec et dans les provinces de l'Atlantique. Par conséquent, les coûts de transport seront plus importants dans ces provinces. Cependant, dans les premières années, l'importation de carburants renouvelables en provenance des États-Unis sera nécessaire pour pallier à la capacité manquante de la production nationale pendant son accroissement. L'importation sera principalement nécessaire pour répondre à la demande de la province de Québec et des provinces de l'Atlantique. Puisque les coûts de transport ne sont pas disponibles et que la provenance des carburants renouvelables importés est inconnue, des frais de transport moyens ont été appliqués.

Les frais administratifs de 10 millions de dollars se rapportent aux exigences réglementaires concernant la mesure des volumes d'essence et de carburant renouvelable, la production de rapports et la tenue de registres. Les frais pour répondre aux exigences particulières du Règlement s'ajouteront aux frais assumés en raison des mandats provinciaux.

Points de vente au détail

Les coûts différentiels aux points de vente au détail d'essence comprennent essentiellement des coûts en capital uniques de 6,8 millions de dollars pour convertir les points de vente au détail, ce qui comprend l'achat de nouvelles citernes ou le nettoyage des citernes existantes afin d'accommoder la nouvelle essence mélangée. Les coûts supplémentaires liés à l'exploitation et à l'entretien sont négligeables et n'ont donc pas été calculés. Les données sur les coûts liés aux mises à niveau dans les points de vente au détail ont été fournies par les producteurs de carburant, qui vendent 90 % du volume total vendu dans les points de vente au détail au Canada. Le 10 % qui reste est principalement vendu dans les points de vente au détail que possèdent trois entreprises indépendantes au Québec.

²⁰ The rates are consistent with Agriculture and Agri-Food Canada's current corn and wheat price projections.

²¹ The projection is based on the Environment Canada E3MC model, linked to the latest oil price forecast of Natural Resources Canada.

²⁰ Les taux sont conformes aux projections actuelles d'Agriculture et Agroalimentaire Canada concernant les prix du maïs et du blé.

²¹ La projection est basée sur le modèle E3MC d'Environnement Canada, lié aux plus récentes prévisions du prix de l'essence de Ressources naturelles Canada.

Table 5: Present Value of Incremental Costs to Upgrade Retail Outlets (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Costs	West	Ontario	Quebec and Atlantic Provinces	Total
Capital Costs	1.8	0.7	4.3	6.8

As shown in the above table, the incremental costs to retail outlets are highest in Quebec and the Atlantic Provinces, where there are no renewable fuel requirements. Therefore, the majority of the retail outlets in this region, especially those located in highly populated areas, would have to invest in upgrades to their facilities.

Ethanol producers

As the renewable fuel content in gasoline increases, investments would be needed to build additional renewable fuel production facilities. As stated earlier, two plants of 130 million litres each would need to be built in the West and one plant of 210 million litres would need to be built in Ontario primarily to meet the incremental demand for renewable fuel in Alberta, Quebec and the Atlantic Provinces. The present value of these investments over the 25-year period is estimated to be \$293 million. Ethanol producers will also incur \$3.9 billion in operating costs. The estimated costs of producing ethanol were accounted for in the cost to fuel producers and importers of purchasing renewable fuels.

For Ontario, although it is assumed that the additional facility would be built to meet the future demand for renewable fuel in the Quebec and the Atlantic Provinces, it is also probable that part of the excess renewable fuel volumes would be transported to other provinces in the West to cover the shortfall in supply in that region.

Costs to consumers

Due to the lower energy content²² of ethanol-blended gasoline, it is expected that consumers would increase their volume of gasoline consumed. Taking into account the lower energy content, it is estimated that approximately 4.4 billion litres²³ of additional gasoline would be required over the 25-year period. As a consequence, the present value of the total increase in consumer expenditure on gasoline is estimated to be approximately \$1.1 billion over the same period. This increase in consumer expenditure was calculated as the product of the incremental volumes of gasoline times an updated projection of Canadian retail gasoline prices.²⁴ The retail prices are lower than those used in the CBA published in the *Canada Gazette*, Part I. As a result,

²² Energy content of E10 blended gasoline is 2.2% lower in comparison to conventional gasoline, after adjusting for vehicle efficiency and fuel economy improvements.

²³ Calculated as a difference in BAU and regulated scenario gasoline demand.

²⁴ The projection is based on the Environment Canada E3MC model.

Tableau 5 : Valeur actualisée des coûts différentiels pour procéder à la mise à niveau des points de vente au détail (2010 à 2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Coûts	Ouest	Ontario	Québec et provinces de l'Atlantique	Total
Coûts en capital	1,8	0,7	4,3	6,8

Comme le démontre le tableau ci-dessus, les coûts différentiels pour les points de vente au détail sont plus élevés au Québec et dans les provinces de l'Atlantique où il n'y a toujours pas d'exigence en carburant renouvelable. Par conséquent, la plupart des points de vente au détail dans cette région, et particulièrement ceux qui sont situés dans les régions plus densément peuplées, devront investir dans la mise à niveau de leurs installations.

Producteurs d'éthanol

Au fur et à mesure que le contenu en carburant renouvelable dans l'essence augmente, des investissements seraient nécessaires pour bâtir des installations de production de carburant renouvelable supplémentaires. Tel qu'il a été mentionné plus tôt, deux usines dotées chacune d'une capacité de production de 130 millions de litres devraient être construites dans l'Ouest et une usine d'une capacité de 210 millions de litres devrait être mise en place en Ontario afin de répondre principalement à la demande différentielle en carburant renouvelable de l'Alberta, du Québec et des provinces de l'Atlantique. La valeur actualisée de ces investissements sur une période de 25 ans est estimée à 293 millions de dollars. Les producteurs d'éthanol assumeront également des coûts de 3,9 milliards de dollars en frais d'exploitation. Les coûts estimés de la production d'éthanol ont été pris en compte dans le coût de l'achat de carburants renouvelables par les producteurs et les importateurs de carburant.

En Ontario, bien que l'on suppose que l'installation supplémentaire serait construite pour répondre à la demande future en carburant renouvelable du Québec et des provinces de l'Atlantique, il est aussi probable qu'une partie du volume de carburant renouvelable en excès soit transporté dans d'autres provinces à l'Ouest pour combler la capacité manquante de production dans cette région.

Coûts pour les consommateurs

En raison du contenu énergétique²² plus faible du mélange essence-éthanol, on prévoit que les consommateurs augmenteront leur consommation d'essence mélangée. En prenant en considération le plus faible contenu énergétique, on estime qu'environ 4,4 milliards de litres²³ d'essence supplémentaires seraient nécessaires au cours de la période de 25 ans. En conséquence, la valeur actualisée de l'augmentation totale des dépenses en essence des consommateurs est évaluée à environ 1,1 milliard de dollars au cours de la même période. Cette augmentation des dépenses des consommateurs a été calculée en multipliant les volumes différentiels d'essence par une projection révisée des prix canadiens de l'essence à la pompe²⁴. Les prix de l'essence à la pompe sont plus

²² Le contenu énergétique du mélange essence-éthanol (E10) est de 2,2 % plus faible que l'essence conventionnelle, après ajustement pour l'efficacité des véhicules et les améliorations d'économie de carburant.

²³ Calculé comme une différence dans le MSQ et dans le scénario de réglementation de la demande d'essence.

²⁴ La projection est basée sur le modèle E3MC d'Environnement Canada.

the cost to consumers is reduced by half. Due to the high sensitivity of the analysis to the gasoline prices over the relevant period, a sensitivity analysis for gasoline prices is presented later in this document.

Table 6: Present Value of Incremental Costs to Consumers (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Increments	West	Ontario	Quebec and Atlantic Provinces	Total
Total cost of incremental gasoline purchases (\$M)	330.7	231.5	540.1	1,102.2

The majority of the increase in gasoline purchases would be incurred by consumers in Quebec and the Atlantic Provinces, where renewable fuel requirements are currently not in place. Some of the increased gasoline purchases would also be incurred in other provinces in the West and in Ontario, as fuel producers plan to sell gasoline with higher levels of ethanol content (such as E10), even though renewable fuel requirements are currently in place. Therefore, lower cost increases are expected to be incurred in Ontario and some of the provinces in the West, where the requisite infrastructure is already in place.

On a per-vehicle basis, the average impact on consumer expenditure on gasoline is estimated to be \$23 for 2011. These costs are not expected to significantly increase the fuelling cost on average, though impacts would vary depending on the ethanol content of fuels offered.

Costs to the Government

Costs to the Government of Canada of the Regulations fall into three principal categories: enforcement costs, compliance promotion costs, and development and maintenance costs for the electronic reporting system. These incremental costs are presented in the following table.

Table 7: Present Value of Incremental Costs to Government (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Categories	Incremental Costs
Enforcement	1.3
Compliance Promotion	0.4
Development and Maintenance of the Electronic Reporting System	0.6
Total	2.3

With respect to enforcement costs, a one-time amount of \$250,000 would be required to train enforcement officers. Following the delivery of the training, the enforcement costs for five

bas que ceux utilisés dans l’analyse coûts-avantages publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Par conséquent, les coûts aux consommateurs sont réduits de moitié. Comme l’analyse est très sensible aux prix de l’essence pour la période visée, une analyse de sensibilité pour les prix de l’essence est présentée plus loin dans ce document.

Tableau 6 : Valeur actualisée des coûts différentiels pour les consommateurs (de 2010 à 2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Coût	Ouest	Ontario	Québec et provinces de l’Atlantique	Total
Coût total des achats différentiels en essence (M\$)	330,7	231,5	540,1	1 102,2

La majorité de l’augmentation des achats en essence serait assumée par les consommateurs du Québec et des provinces de l’Atlantique, soit les provinces où les exigences en carburant renouvelable ne sont pas encore en place. Certaines augmentations d’achat d’essence seraient assumées dans d’autres provinces de l’Ouest et l’Ontario, puisque les producteurs de carburant prévoient vendre de l’essence dont la teneur en éthanol serait plus élevée (comme l’E10) même si des exigences en carburant renouvelable sont actuellement en place. Par conséquent, les plus faibles augmentations des coûts se manifesteront en Ontario et dans certaines provinces de l’Ouest, où l’infrastructure nécessaire est déjà en place.

L’impact moyen sur le plan des dépenses en essence par véhicule pour les consommateurs est estimé à 23 \$ en 2011. On ne prévoit pas que les coûts augmentent considérablement le coût moyen pour faire le plein, quoique les impacts varieront selon la teneur en éthanol des carburants offerts.

Coûts pour le gouvernement

Les coûts associés au Règlement pour le gouvernement du Canada tombent dans trois catégories principales : les coûts liés à l’application, les coûts liés à la promotion de la conformité et les coûts liés au développement et à l’entretien du système de déclaration électronique. Ces coûts différentiels sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 7 : Valeur actualisée des coûts différentiels pour le gouvernement (2010 à 2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Catégories	Coûts différentiels
Application	1,3
Promotion de la conformité	0,4
Développement et entretien du système de déclaration électronique	0,6
Total	2,3

Un montant de 250 000 \$ serait requis pour former les agents de l’autorité. Pour les cinq années qui suivront la prestation de la formation, on estime que les coûts d’application annuels non

years are estimated to require an undiscounted annual budget of \$117,672 for inspections (including operations and maintenance costs and transportation costs), investigations and measures to deal with alleged violations (including environmental protection compliance orders and injunctions). For subsequent years, enforcement costs are estimated to require an undiscounted annual budget of \$88,459 for inspections, investigations, measures to deal with alleged violations and prosecutions.

Total enforcement costs for on-site inspections, investigations and measures to deal with alleged violations are estimated to be \$1.3 million (present value) over the 25-year period.

Compliance promotion requires an annual budget of \$303,137 during the first year of coming into force of the Regulations for training, workshops, conferences, meetings with provincial counterparts, preparation and mailing of compliance information material to stakeholders, advertising, etc. In subsequent years, the costs are lower and are mostly related to annual compliance strategy development, data collection and organization. The present value of total compliance promotion costs is estimated to be \$0.4 million over the 25-year period.

The total undiscounted incremental cost of \$580,000 would be incurred for the electronic reporting system. This amount includes the cost of purchasing the server and peripheral equipment, the cost of setting up the reporting and tracking system, as well as operation and maintenance costs of the system. The present value of total electronic reporting system costs is estimated to be \$0.6 million over the 25-year period.

Benefits to Canadians

Use of renewable fuel can offer environmental benefits stemming from reduction in GHG emissions and some tailpipe emissions, such as carbon monoxide, benzene and 1,3-butadiene. However, renewable fuel use may result in increased emissions of volatile organic compounds, nitrogen oxides and acetaldehyde.

Emissions of greenhouse gases

Achieving a renewable volume equal to 5% of Canada's fuel pool would result in an incremental average of 794 million litres of renewable fuel being blended with gasoline each year. This is expected to result in an incremental lifecycle GHG emission reduction of an average of 1 MT CO₂e per year. This is a significant contribution to the reduction in air pollution associated with GHG emissions, which is equivalent to taking a quarter of a million vehicles off the road.

The emission factors, presented in the baseline scenario, were multiplied by the renewable fuel volumes required over the 25-year period in order to obtain a total GHG emission reduction of 23.8 MT CO₂e attributable to the Regulations. The largest gains in GHG emission reductions occur in Quebec and the Atlantic Provinces, accounting for approximately 47% of the reductions. This is primarily attributed to the fact that no renewable fuels are currently in use in those provinces.

actualisés s'élèveront à 117 672 \$ pour les inspections (ce qui inclut les coûts d'opération et d'entretien et les coûts de transport), les enquêtes et les mesures à prendre face à des infractions présumées (y compris les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement et les injonctions). Pour les années subséquentes, on estime que les coûts d'application annuels non actualisés s'élèveront à 88 459 \$ pour les inspections, les enquêtes, les mesures à prendre face à des infractions présumées et les poursuites au criminel.

Les coûts d'application totaux pour les inspections sur les lieux, les enquêtes et les mesures à prendre face à des infractions présumées sont estimés à 1,3 million de dollars (valeur actualisée) sur une période de 25 ans.

La promotion de la conformité requiert un budget annuel de 303 137 \$ lors de la première année suivant l'entrée en vigueur du Règlement pour la formation, les ateliers, les conférences, les rencontres avec les homologues provinciaux, la préparation et l'envoi de renseignements sur la conformité aux parties, la publicité, etc. Dans les années suivantes, les coûts sont moins élevés et se rapportent principalement à l'élaboration annuelle d'une stratégie sur la conformité ainsi qu'à la collecte et à l'organisation des données. La valeur actualisée des coûts totaux de promotion de la conformité est estimée à 0,4 million de dollars sur une période de 25 ans.

Le coût différentiel non actualisé total de 580 000 \$ serait assumé pour le système de déclaration électronique. Ce montant inclut l'achat du serveur et de l'équipement périphérique, les coûts associés à l'établissement du système de déclaration électronique et de suivi ainsi que les coûts liés à l'exploitation et à l'entretien du système. La valeur actualisée des coûts totaux du système de déclaration électronique est estimée à 0,6 million de dollars sur une période de 25 ans.

Avantages pour les Canadiens

L'utilisation de carburant renouvelable offre certains avantages environnementaux en raison de la réduction des émissions de GES et de certaines émissions d'échappement, comme le monoxyde de carbone, le benzène et le 1,3-butadiène. Cependant, l'utilisation de carburant renouvelable pourrait augmenter l'émission de composés organiques volatils, d'oxydes d'azote et d'acétaldéhyde.

Émissions de gaz à effet de serre

L'atteinte d'un volume en carburant renouvelable équivalent à 5 % des stocks de carburants du Canada entraînerait une moyenne différentielle annuelle de 794 millions de litres de carburant renouvelable qui serait mélangés à l'essence. On prévoit que cela permettrait de réduire les émissions différentielles de GES, sur la base du cycle de vie, de 1 Mt éq CO₂ en moyenne par année. Cette valeur représente une contribution importante à la réduction de la pollution atmosphérique associée aux émissions de GES, laquelle est équivalente à retirer un quart de million de véhicules de la route.

Les facteurs d'émission, tels qu'ils sont présentés dans le scénario de référence, ont été multipliés par le volume de carburant renouvelable nécessaire au cours de la période de 25 ans afin d'obtenir une réduction totale des émissions de GES de 23,8 Mt éq CO₂ attribuable au Règlement. Les gains les plus importants sur le plan de la réduction des émissions de GES se manifestent au Québec et dans les provinces de l'Atlantique, représentant environ 47 % des réductions. Cela est principalement dû au fait

qu'aucun carburant renouvelable n'est présentement utilisé dans ces provinces.

Table 8: Present Value of Estimated Incremental Benefits of GHG Emission Reductions (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Location	GHG Emission Reductions (MT CO ₂ e)	Regulated Scenario Estimate \$25/tonne
West	7.6	180.3
Ontario	5.0	116.4
Quebec and Atlantic Provinces	11.2	264.1
Total for Canada	23.8	560.8

Although research to determine the appropriate value of carbon for use in cost-benefit analysis is continuing, a value of \$25 per tonne of CO₂e has been adopted for this analysis. This value is consistent with the expected U.S. price of carbon and the current trading value of permits in the European Climate Exchange. The present value of GHG emission reduction benefits is estimated to be \$560.8 million.²⁵

The incremental benefits from reductions in GHG emissions are estimated to be higher in Quebec and the Atlantic Provinces, since these benefits are primarily attributable to the Regulations. The share of Ontario and the West (with the exception of Alberta for the purposes of this analysis) would be lower, as a majority of the GHG emission reductions have already been achieved under the provincial renewable fuel mandates. It is worth noting that these benefits are global in nature; therefore, they cannot be attributed entirely to Canada or to particular regions within Canada.

A significant contribution to the reduction in air pollution associated with GHG emissions will be achieved as a result of the Regulations, which will contribute towards reducing the impacts of climate change. In addition, next-generation renewable fuels, such as cellulosic ethanol, are expected to provide greater environmental benefits than grain-based ethanol. Ethanol made from cellulose is projected to emit 60% fewer GHG emissions than gasoline (compared to the 40–50% reductions that stem from use of grain-based ethanol). However, due to high uncertainty as to the timing of commercialization of cellulosic ethanol technologies, this alternative source of ethanol was not considered in the analysis.

Emissions of criteria air contaminants

The Regulations are expected to result in changes in the emissions of air pollutants. Emissions of criteria air contaminants (CACs) such as benzene, 1,3-butadiene, and CO are expected to decrease while emissions of acetaldehyde would increase. These changes in emissions, although small, are expected to contribute

Tableau 8 : Valeur actualisée des bénéfices différentiels associés à la réduction des émissions de GES, selon les évaluations (de 2010 à 2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Location	Réductions des émissions (Mt éq CO ₂)	Scénario réglementaire estimé 25 \$/tonne
Ouest	7,6	180,3
Ontario	5,0	116,4
Québec et provinces de l'Atlantique	11,2	264,1
Total au Canada	23,8	560,8

Alors que la recherche pour fixer la valeur adéquate du carbone en vue de l'analyse coûts-avantages se poursuit, on a adopté une valeur de 25 \$ par tonne éq CO₂ aux fins de cette analyse. Cette valeur se conforme au prix prévu du carbone des États-Unis et à la valeur d'échange actuelle des permis à la Bourse européenne du carbone. La valeur actuelle des avantages de la réduction d'émissions de GES est estimée à 560,8 millions de dollars.²⁵

On estime que les bénéfices différentiels générés par les réductions des émissions de GES sont plus importants au Québec et dans les provinces de l'Atlantique, puisque ces bénéfices sont attribuables principalement au Règlement. La contribution de l'Ontario et des provinces de l'Ouest (à l'exception de l'Alberta aux fins de cette analyse) serait plus faible, puisque la majorité des réductions des émissions de GES ont déjà été atteintes dans le cadre des mandats provinciaux associés au carburant renouvelable. Il faut noter que ces avantages demeurent généraux et ne peuvent donc pas dépendre entièrement du Canada ou de régions canadiennes données.

Il sera possible de contribuer sensiblement à la réduction de pollution atmosphérique associée aux émissions grâce au Règlement, ce qui permettra de réduire les effets des changements climatiques. On prévoit que les carburants renouvelables de la prochaine génération, comme l'éthanol cellulosique, offriront des avantages environnementaux encore plus importants que l'éthanol à base de grains. On estime que les émissions découlant de l'éthanol produit à partir de cellulose sont de 60 % plus faibles que celles de l'essence (comparativement à l'éthanol à base de grains, dont les émissions sont de 40 % à 50 % plus faibles que celles de l'essence). Cependant, en raison du niveau élevé d'incertitude concernant le choix du moment pour commercialiser les technologies de fabrication de l'éthanol à partir de matières cellulosiques, cette autre source d'éthanol n'a pas été considérée dans l'analyse.

Émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA)

On s'attend à ce que le Règlement entraîne des changements au niveau des émissions de polluants atmosphériques. On prévoit que les émissions des principaux contaminants atmosphériques tels que le benzène, le 1,3-butadiène, et le CO diminuent alors que les émissions d'acétaldéhyde augmenteraient. Bien que

²⁵ A 3% discount rate was used for estimating the present value of benefits.

²⁵ Un taux d'escompte de 3 % a été utilisé pour estimer la valeur actualisée des avantages.

to the health and environmental benefits to be achieved in combination with other initiatives. However, given the level of potential increases and decreases in specific CAC emissions related to the 5% use of ethanol-blended gasoline, the implications for human health and the environment is less certain and remains a challenging area of research.

Health Canada undertook a detailed impact study in order to evaluate the potential risks and benefits to the health of Canadians that might result from the widespread use of 10% ethanol in gasoline (E10).²⁶ The health impacts of E10 were evaluated relative to those associated with the use of conventional gasoline. The Health Canada study focused on two Canadian regions: the East and the West, where the East covers the provinces of Ontario and Quebec, and the West covers the western part of Canada, for a total population of eight million.

Using atmospheric modelling to evaluate the potential impacts in 2000 for the East and in 2000 and 2010 for the West, the results indicate that the use of E10 in Canada would result in minimal changes in the ambient levels of air pollutants. Generally, small decreases in atmospheric concentrations of benzene, 1,3-butadiene, and CO were observed, along with a slight increase in atmospheric concentration of acetaldehyde for the E10 fuel scenarios. In addition, the use of E10 had almost no impact on NO₂, SO₂, ozone and PM_{2.5}.

Translating the changes in emissions into health impacts using 13 health endpoints,²⁷ the study found that differences in pollutant concentrations between use of conventional gasoline and E10 scenarios resulted in various health outcomes across the East and West regions. For the year 2000, the results indicate greater health benefits across all health endpoints for the West region compared to the East. At the regional level, reduced health effects were associated with changes in CO, NO₂, ozone, and PM_{2.5}, while a minor increased effect was associated with SO₂ for the West. For the East, health benefits were derived for CO, ozone, and SO₂, while increased risks were associated with NO₂ and PM_{2.5}.

Based on these results, the total value of benefits associated with ozone, NO₂, PM_{2.5}, SO₂ and CO for all health endpoints was estimated to be less than \$4 million in the East and \$9.2 million in the West. The health benefit associated with E10 fuel use in 2010 compared to the conventional gasoline use for all endpoints was valued at \$6.4 million for the West domain.

The Health Canada study acknowledges that quantifying benefits associated with changes in the emissions of air pollutants

faibles, ces changements dans les émissions, combinés à d'autres initiatives, pourraient générer des bénéfices associés à la santé et à l'environnement. Toutefois, étant donné les niveaux d'augmentation et de diminution de certains principaux contaminants atmosphériques spécifiques liés à l'utilisation du mélange essence-éthanol à 5 %, il reste que les implications associées à l'environnement et à la santé humaine sont incertaines et demeurent un sujet de recherche complexe.

Santé Canada a entrepris une étude détaillée des répercussions afin d'évaluer les risques et les avantages possibles sur la santé des Canadiens qui pourraient découler de l'usage répandu de 10 % d'éthanol dans l'essence (E10)²⁶. Les répercussions sur la santé de l'E10 ont été évaluées par rapport à celles associées à l'utilisation de l'essence conventionnelle. L'étude de Santé Canada se concentre sur deux régions canadiennes : l'Est et l'Ouest, où l'Est couvre les provinces de l'Ontario et du Québec, et l'Ouest, les régions de l'Ouest canadien, représentant une population de huit millions de personnes.

En utilisant des modèles atmosphériques pour évaluer les répercussions possibles pour l'Est en 2000 et pour l'Ouest en 2000 et 2010, les résultats révèlent que l'utilisation d'E10 au Canada entraînerait peu de changements des niveaux de polluants atmosphériques. De manière générale, de faibles baisses de concentrations atmosphériques en benzène, en 1,3-butadiène et en CO sont signalées ainsi qu'une légère augmentation de la concentration atmosphérique en acétaldéhyde pour les scénarios de l'essence de type E10. L'utilisation d'E10 n'a pratiquement aucune incidence sur les niveaux de NO₂, de SO₂, d'ozone et des PM_{2.5}.

En traduisant les changements d'émissions en effets pour la santé à l'aide de 13 paramètres de santé²⁷, l'étude a découvert des différences dans les concentrations de polluants entre l'utilisation de l'essence conventionnelle et les scénarios d'E10 qui ont entraîné des résultats variables sur la santé à l'échelle des régions de l'Est et de l'Ouest. Pour l'année 2000, les résultats indiquent plus d'avantages pour la santé parmi tous les paramètres de santé de la région de l'Ouest en comparaison de la région de l'Est. Sur le plan régional, une réduction des effets sur la santé était liée aux changements de concentration en CO, en NO₂, en ozone et en PM_{2.5}, alors qu'un effet accru mineur était lié au SO₂ dans l'Ouest. Pour l'Est, les avantages sur la santé provenaient du CO, de l'ozone et du SO₂, alors que les risques accrus correspondaient au NO₂ et aux PM_{2.5}.

Selon ces résultats, la valeur totale des avantages liés à l'ozone, au NO₂, aux PM_{2.5}, au SO₂ et au CO pour tous les paramètres de santé atteignait moins de 4 millions de dollars dans l'Est et 9,2 millions de dollars dans l'Ouest. Les avantages pour la santé liés à l'utilisation de l'essence E10 en 2010 par comparaison avec l'essence conventionnelle pour tous les paramètres de santé atteignaient 6,4 millions de dollars dans l'Ouest.

L'étude de Santé Canada reconnaît que la quantification des avantages liés aux changements des émissions de polluants

²⁶ Health Canada (2009), "Health Risks and Benefits Associated with the Use of 10% Ethanol-blended Gasoline in Canada."

²⁷ The health endpoints included acute exposure mortality, acute respiratory symptom days, adult chronic bronchitis cases, asthma symptom days, cardiac emergency room visits, cardiac hospital admissions, child acute bronchitis episodes, chronic exposure mortality, elderly cardiac hospital admissions, minor restricted activity days, emergency room visits due to respiratory illnesses, hospital admissions due to respiratory illnesses, and days of restricted activity.

²⁶ Health Canada (2009), « Risques et bénéfices pour la santé liés à l'usage d'essence contenant 10 % d'éthanol au Canada ».

²⁷ Les paramètres de santé comprenaient les suivants : mortalité liée à une exposition aiguë, jours de symptômes respiratoires aigus, cas de bronchite chronique chez l'adulte, jours de symptômes d'asthme, visites à l'urgence en raison de problèmes cardiaques, admissions à l'hôpital en raison de problèmes cardiaques, épisodes de bronchite aiguë chez l'enfant, mortalité liée à une exposition chronique, admissions à l'hôpital de personnes âgées présentant des problèmes cardiaques, jours d'activité restreinte mineure, visites à l'urgence en raison de maladies respiratoires, admissions à l'hôpital en raison de maladies respiratoires et jours d'activité restreinte.

across Canada involves complex modelling that requires adequately determining the local distribution of air emissions and atmospheric levels of the pollutant. These are very challenging to estimate as they depend on various factors such as traffic volumes, emission inventory, predominant winds, geography, etc. The health impacts must then be estimated based on the changes in air pollutant levels. Although accepted methodologies exist for the monetization of health impacts in general (willingness-to-pay for reduced mortality and morbidity rates, increased health care costs, etc.), these impacts are difficult to monetize.

Overall, the study concludes that there are no substantial differences in predicted health effects between use of conventional gasoline use and use of E10. This assessment indicates that increasing E10 use in Canada would have a neutral effect on human health. Based on these conclusions, it is expected that a 5% renewable fuel content in the gasoline pool would also have no noticeable impact on human health.

Impact on agriculture

Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) conducted an internal analysis of the impact of 5% ethanol and 2% biodiesel targets on the Canadian agriculture sector in early 2007, considering all jurisdictions in Canada. The results of this internal analysis were adjusted to reflect the 5% renewable fuel content requirement under the Regulations (accounting for 33% of renewable fuel demand), excluding existing provincial mandates and the federal biodiesel requirement. As a result, 25% of the estimated impacts are assumed to be attributable to the Regulations.

Overall, the federal renewable fuel requirement is expected to have minimal impacts on the primary agriculture sector and no measurable downstream impacts. Based on the AAFC analysis, the agriculture sector would experience very small impacts. These impacts are discussed in more detail below. In general, it is expected that the Canadian agriculture sector would be impacted to a greater extent by renewable fuel requirements in other countries, such as the United States.

Impact on the crop sector

Based on the AAFC analysis, the impact on income of the crop sector is estimated to be a small increase of less than 2.7%. Adjusting this result to reflect only the federal requirement, the impact represents a 0.7% increase in income. This minimal impact is due to the fact that Canada is a price taker in the world market for crops, and changes in Canadian demand would not have any significant impact on world prices. However, there could be small shifts in local prices as a result of increased demand for renewable fuel feedstock, but no changes are expected in the prices of other crops.

Trade in agricultural crops is not expected to be significantly impacted. Wheat export may experience minor decreases. However, it would likely be low-quality wheat which would be diverted to the production of renewable fuel.

atmosphériques au Canada implique des modèles complexes exigeant l'établissement adéquat de la répartition locale des émissions et des niveaux atmosphériques des polluants. Ces derniers sont très difficiles à évaluer, car ils dépendent de divers facteurs, tels que le volume de circulation, l'inventaire des émissions, les vents dominants et l'emplacement géographique. Les effets sur la santé doivent ensuite être évalués en fonction des changements des niveaux de polluants atmosphériques. Bien que des méthodes reconnues existent pour exprimer en coûts les effets sur la santé dans son ensemble (volonté de payer pour une réduction des taux de mortalité et de morbidité, coûts accrus pour les soins de santé, etc.), ces effets peuvent difficilement s'exprimer en termes de coûts.

Dans l'ensemble, l'étude conclut qu'il n'y a pas de différence importante pour ce qui est des effets prévus sur la santé entre l'utilisation de l'essence conventionnelle et l'utilisation d'E10. Cette évaluation révèle que l'utilisation accrue d'E10 au Canada aurait des effets neutres sur la santé humaine. À la lumière de ces conclusions, il est prévu qu'une teneur de 5% en carburant renouvelable dans le stock d'essence n'aurait également pas d'effet notable sur la santé humaine.

Répercussions sur l'agriculture

Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) a mené une analyse interne des répercussions des exigences de 5% d'éthanol et de 2% de biodiesel dans le secteur agricole canadien au début de 2007, en tenant compte de toutes les instances canadiennes. Les résultats de cette analyse interne ont été ajustés afin de tenir compte de l'exigence de la teneur moyenne de 5% en carburant renouvelable en vertu du Règlement (représentant 33% de la demande en carburant renouvelable), en excluant les mandats provinciaux actuels et l'exigence fédérale relative au biodiesel. Par conséquent, 25% des répercussions prévues s'expliquent par le Règlement.

Dans l'ensemble, l'exigence fédérale relative au carburant renouvelable devrait avoir des répercussions minimales sur le secteur primaire agricole et aucune répercussion mesurable en aval. Selon l'analyse d'AAC, le secteur agricole serait très peu touché. Ces répercussions sont abordées plus en détail ci-dessous. En général, on prévoit que le secteur agricole canadien serait touché dans une plus large mesure par les exigences relatives au carburant renouvelable d'autres pays, comme les États-Unis.

Répercussions sur le secteur des cultures

On estime, selon l'analyse d'AAC, que les répercussions sur le revenu du secteur des cultures représenteraient une légère augmentation de moins de 2,7%. En adaptant ce résultat pour traduire uniquement l'exigence fédérale, les répercussions représentent une augmentation de 0,7% en revenus. Ces effets minimaux s'expliquent par le fait que le Canada est un preneur de prix sur le marché mondial des cultures et que les changements de la demande canadienne n'auraient pas d'effet important sur les prix mondiaux. Toutefois, il pourrait y avoir de légers changements dans les prix locaux à la suite d'une demande accrue en matières premières pour le carburant renouvelable, mais aucun changement n'est prévu pour les prix d'autres cultures.

Le commerce des cultures agricoles ne devrait pas être touché de manière importante. L'exportation du blé pourrait connaître des diminutions mineures. Cependant, ce serait probablement du blé de faible qualité qui serait détourné vers la production de carburants renouvelables.

Since 1999, Canada, and in particular Ontario, has been a net importer of corn, largely as a result of the expansion of the red meat industry. Imports are expected to increase in order to meet the demand for renewable fuel feedstock in eastern Canada. However, this would have little impact on the price of corn in the world market.

Impact on livestock

As negligible impacts are expected on crop prices, livestock feed prices are consequently not expected to show any significant change as a result of the Regulations. Based on the AAFC analysis, the net economic impact on the livestock sector is expected to be less than 0.025% (25% of the full impact estimate), given that feed price impacts are expected to be negligible. There may be some changes in the local distribution of livestock feed, but this would have a minimal impact on overall livestock income or operations.

In addition, no changes are expected in the trade of live animals or of meat, or in other related sectors such as poultry and dairy. Impacts on employment in the livestock industry are expected to be negligible.

Impact on land use

The federal renewable fuel requirement is not expected to result in increases or changes in land use. Changes in cropping activities as a result of the renewable fuel requirement are expected to take place within the existing crop land base. Since no significant changes in crop prices or land use would occur, there would be little impact on crop intensification at the national level. However, there could be limited impact in a few regions. There may be small increases in fertilizer use as there could be small regional expansion of corn production, but this is not expected to result in changes on water quality or GHG emissions from the agriculture sector.

Distributional impacts

Fuel producers and importers

The average annual incremental costs associated with the Regulations incurred by the petroleum refining sector represent less than 1% of the net revenues and are therefore not expected to significantly impact the profitability of the sector. Moreover, it is expected that the majority, if not all, of these costs would be passed down along the supply chain through the final retail price. However, due to increased sales of ethanol-blended gasoline, approximately 10% of the total cost incurred by consumers due to the lower energy content of ethanol would contribute to increased revenues for fuel producers. This additional revenue would likely offset some of the incremental costs incurred by the fuel producers as a result of the Regulations.

Depuis 1999, le Canada, et plus particulièrement l'Ontario, est un importateur net de maïs. Ce fait est attribuable en grande partie à l'expansion de l'industrie de la viande rouge. Les importations devraient augmenter afin de répondre à la demande en matières premières pour le carburant renouvelable dans l'Est canadien. Cependant, cette situation influencerait peu le prix du maïs sur le marché mondial.

Répercussions sur le bétail

Puisque des répercussions négligeables sont prévues sur les prix des cultures, les prix des aliments pour le bétail ne devraient donc pas afficher de changements importants à la suite du Règlement. À la lumière de l'analyse d'AAC, les incidences économiques nettes sur le secteur de l'élevage devraient être inférieures à 0,025 % (25 % de l'estimation de la répercussion complète), étant donné qu'on prévoit que les incidences sur le prix des aliments seront négligeables. Il pourrait y avoir certains changements dans la distribution locale des aliments pour le bétail, mais ceci aurait sans doute une répercussion minimale sur le revenu global de ce secteur ou de ses opérations.

De plus, aucun changement n'est prévu concernant le commerce d'animaux vivants ou de viande, ou dans d'autres secteurs connexes, comme la volaille et les produits laitiers. Les effets sur le nombre d'emplois de l'industrie de l'élevage demeureraient négligeables.

Répercussions sur l'utilisation des terres

On ne s'attend pas à ce que l'exigence fédérale en contenu de carburant renouvelable entraîne d'augmentation ou de changements dans l'utilisation des terres. Les changements dans les activités de culture qui pourraient se produire à la suite de l'exigence relative aux carburants renouvelables se feraient dans les limites des terres cultivables actuelles. Étant donné qu'aucun changement important dans le prix des cultures ou l'utilisation des terres ne surviendrait, il y aurait peu de répercussions en termes d'intensification des cultures au niveau national. Toutefois, il pourrait y avoir des effets limités dans quelques régions. L'utilisation d'engrais pourrait connaître de légères hausses, car on pourrait assister à une faible expansion régionale de la production de maïs, mais cela ne devrait pas entraîner de changement dans la qualité de l'eau ou dans les émissions de GES relativement au secteur agricole.

Répercussions liées à la distribution

Producteurs et importateurs de carburant

Les coûts différentiels annuels moyens que devra assumer le secteur du raffinage du pétrole en raison du Règlement représentent moins de 1 % de ses revenus nets. Par conséquent, on ne prévoit pas de répercussion significative sur la rentabilité du secteur. De plus, il est prévu que la plupart des coûts, sinon tous, seraient refilés à la chaîne d'approvisionnement en aval jusqu'au prix de détail final. Étant donné l'augmentation des ventes de mélange essence-éthanol attribuable au contenu énergétique plus faible de l'éthanol, environ 10 % des coûts totaux assumés par les consommateurs pourrait contribuer à l'accroissement du revenu des producteurs de carburant. Ce revenu supplémentaire pourrait probablement compenser quelques-uns des coûts différentiels associés au Règlement et assumés par les producteurs de carburant.

Renewable fuels facilities

The Regulations could result in a significant increase in renewable fuel production with the demand for renewable fuel expected to increase from one billion litres in 2009 to nearly two billion in 2011–2012. This estimate includes the increase in production capacity due to new facilities and upgrades to existing ones that have received a production incentive under the ecoENERGY program under the Renewable Fuels Strategy. While forecasts of renewable fuel production are somewhat uncertain, it is assumed that the majority of the renewable fuel would be met through domestic production. However, some imports, primarily from the central United States, are expected to compensate for periodic shortfalls while domestic production increases.

An important by-product of renewable fuel production is the distillers' grain, which is primarily used as animal feed. Revenue from distillers' grain would contribute significantly to the profitability of renewable fuel producers.

In the longer term, as the demand for renewable fuels continues to increase, it would be reasonable to assume that additional domestic renewable fuel production facilities would come online over the 25-year period. The contribution of this industry to the GDP is, therefore, expected to grow over time.

Agricultural sector

The Canadian renewable fuels industry relies on the agriculture sector to provide the necessary feedstocks such as corn and wheat. Further expansion of the renewable fuel industries in Canada is expected to rely on feedstock supplied by the Canadian agricultural sector. However, the projected level of renewable fuel production in Canada is not expected to impair the agriculture sector's ability to provide agricultural commodities for traditional uses, such as for food production and livestock feed. Consequently, downstream industries such as meat and food processing are not expected to be impacted with respect to production, employment, price and trade. Furthermore, impacts on consumer food prices are not expected.

Although there are no significant income, price or land use impacts on the Canadian agriculture and agri-food sector, production of renewable fuels contributes to diversification of the agriculture and agri-food sector by creating a new market for agricultural commodities. Additionally, the ecoAgriculture Biofuels Capital Initiative, which provides capital support for the construction or expansion of a renewable fuels facility, requires farmer investment in an effort to move farmers into value-added production as opposed to only producing a commodity. Moreover, renewable fuel facilities built in rural locations have yielded benefits for those communities by increasing the number of jobs and manufacturing activity.

Installations pour la production de carburants renouvelables

Le Règlement pourrait engendrer une augmentation considérable de la production de carburants renouvelables puisque la demande en carburant renouvelable est appelée à augmenter d'un milliard de litres en 2009 à près de deux milliards de litres en 2011-2012. Cette évaluation comprend l'augmentation de la capacité de production en raison de nouvelles installations et des mises à niveau d'installations déjà existantes qui ont reçu un incitatif du programme écoÉNERGIE pour la production dans le cadre de la Stratégie sur les carburants renouvelables. Bien que les prévisions concernant la production de carburant renouvelable soient quelque peu incertaines, on suppose que la majorité du volume de carburant renouvelable sera généré par la production nationale. Toutefois, l'importation en provenance principalement des États-Unis (région centrale) pourrait compenser pour les quantités manquantes pendant l'augmentation de la production nationale.

Un important sous-produit de la production de carburants renouvelables se révèle être les drèches de distillerie, qui sont principalement utilisées pour l'alimentation des animaux. Les revenus provenant des drèches de distillerie pourraient contribuer de façon considérable à la rentabilité des producteurs de carburant renouvelable.

À plus long terme, et au fur et à mesure que la demande en carburants renouvelables augmentera, on peut s'attendre à ce que de nouvelles installations de production de carburants renouvelables puissent être érigées au Canada au cours de la période de 25 ans. On prévoit donc que la contribution de cette industrie au PIB augmentera au fil du temps.

Secteur agricole

L'industrie canadienne des carburants renouvelables mise sur l'approvisionnement en matières premières nécessaires du secteur agricole, telles que le maïs et le blé. Un plus grand développement des industries du carburant renouvelable au Canada devrait s'appuyer sur les matières premières fournies par le secteur agricole canadien. Cependant, le niveau prévu de production de carburants renouvelables au Canada ne devrait pas diminuer la capacité du secteur agricole à offrir des produits agricoles à des fins traditionnelles, comme la production de nourriture et d'aliments pour le bétail. Par conséquent, les industries en aval, comme le secteur de la viande et de la transformation des aliments ne devraient être touchées par rapport à la production, au nombre d'emplois, aux prix ou au commerce. En outre, on ne prévoit pas de répercussions sur les prix des produits pour le consommateur.

Bien qu'il n'y ait pas de répercussions significatives sur le revenu, le prix ou l'utilisation des terres pour le secteur canadien de l'agriculture et de l'agroalimentaire, la production de carburants renouvelables contribue à la diversification du secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire en créant un nouveau marché pour les produits agricoles. De plus, l'Initiative pour un investissement écoagricole dans les biocarburants, qui fournit l'aide financière en vue de la construction ou de l'expansion d'une installation de production de carburants renouvelables, exige un investissement de la part des agriculteurs pour les aider à passer à une production à valeur ajoutée plutôt que de seulement créer un produit. Qui plus est, les installations de production de carburants renouvelables construites dans des régions rurales ont profité à ces communautés avec un nombre d'emplois et des activités de fabrication accrues.

Employment

The capital investments to upgrade the refineries, terminals and retail outlets are expected to create employment in the initial years, as the industry ramps up to comply with the Regulations. In addition, the transportation of renewable fuels would require expansion of the existing fuel transportation infrastructure which would also have a positive impact on employment. Due to the characteristics of ethanol, the most likely mode of transportation from production facilities to the point where it is blended with gasoline would be through trucking. Some transportation would also be done through rail. However, due to lack of data it is not possible to estimate the specific shares for these modes of transportation. Nonetheless, it is likely that the increase in renewable fuel being transported would also result in increase in employment in this sector.

As demand and, consequently, production of renewable fuels increases as a result of the Regulations, new jobs would be created in the renewable fuel industry. Based on a study recently presented by the renewable fuels industry which studied the employment creation from the construction of 28 ethanol production plants, it was estimated that the construction of the three ethanol plants considered here would generate approximately 3 000 direct and indirect jobs during the construction phase of these plants.

In addition, according to an NRCan study,²⁸ an ethanol plant with an annual production capacity of up to 100 million litres would require 30 employees for operations; plants with an annual capacity of 200 million litres or more would create 40 jobs. Taking into consideration these employment numbers and assuming three additional ethanol plants will be built, the renewable fuels production sector would be responsible for a total of approximately 100 direct jobs per year, over the period considered.

Consumers

Consumers are expected to incur the bulk of the total incremental cost associated with the Regulations. In addition to the direct cost of incremental volumes of blended gasoline purchases, consumers would likely experience a small increase in the price of gasoline at the pump as the incremental costs for the petroleum refining sector are passed on to consumers. Assuming all industry costs are passed on to the consumer, regional average cost over 25 years range from 0.05 ¢/L in Ontario to a relatively higher impact of 0.17 ¢/L in Quebec and the Atlantic Provinces.

The magnitude of any increase in fuel price from the cost increase to industry is difficult to predict. In most if not all cases, it is likely to be unnoticeable in the usual day-to-day price fluctuations experienced in the gasoline market. However, short-term price changes could be higher, such as in cases of temporary shortages of renewable fuel supply. It is probable that higher, more volatile prices may be experienced in the first few years as the supply infrastructure is established.

²⁸ (S&T)² Consultants and Meyers Norris Penny LLP (2004), *Economic, Financial, Social Analysis and Public Policy for Fuel Ethanol — Phase 1*.

Emploi

Il est prévu que les investissements en capital pour mettre à niveau les raffineries, les terminaux et les points de vente au détail créeront de l'emploi dans les années initiales, au fur et à mesure que l'industrie apportera les modifications nécessaires afin de se conformer au Règlement. De plus, le transport de carburants renouvelables pourrait nécessiter une expansion de l'infrastructure de transport du carburant existante, ce qui aurait également des répercussions positives sur l'emploi. En raison des caractéristiques de l'éthanol, le moyen de transport le mieux adapté pour transporter l'éthanol depuis les installations de production vers les points de mélange avec l'essence est probablement le transport routier. Une partie du transport serait également effectuée par train. Cependant, en raison d'un manque de données, il n'est pas possible d'évaluer précisément dans quelle proportion ces moyens de transport seront utilisés. Néanmoins, l'accroissement du transport de l'éthanol engendrera probablement une augmentation de l'emploi dans ce secteur.

Au fur et à mesure que la demande augmentera et que la production de carburants renouvelables augmentera à son tour en raison du Règlement, de nouveaux emplois seront créés dans l'industrie des carburants renouvelables. Selon une étude récente présentée par l'industrie des carburants renouvelables qui portait sur la création d'emplois liée à la construction des 28 usines de fabrication d'éthanol, il a été estimé que la phase de construction des trois usines dont il est question dans le présent document créerait environ 3 000 emplois directs et indirects.

De plus, selon une étude de RNCan²⁸, une usine d'éthanol dont la capacité de production annuelle peut atteindre jusqu'à 100 millions de litres nécessiterait 30 employés pour assurer son fonctionnement. Les usines qui ont une capacité annuelle de 200 millions de litres ou plus pourraient créer 40 emplois. Si on tient compte de ce nombre d'emplois et qu'on suppose que trois usines d'éthanol supplémentaires seront créées, le secteur de la production de carburants renouvelables serait responsable de la création d'environ 100 emplois directs au total par année au cours de la période visée.

Consommateurs

On prévoit que ce sont les consommateurs qui subiront la plus grande partie des coûts différentiels totaux découlant du Règlement. En plus des coûts directs associés à l'achat accru d'essence mélangée, le consommateur verrait probablement une légère augmentation du prix de l'essence à la pompe. Cela découlerait des coûts différentiels assumés par le secteur du raffinage du pétrole, lesquels seraient refileés aux consommateurs. Si on suppose que tous ces coûts sont refileés aux consommateurs, le coût moyen régional au cours d'une période de 25 ans varierait de 0,05 ¢/L en Ontario pour atteindre un impact relativement plus important de 0,17 ¢/L au Québec et dans les provinces de l'Atlantique.

L'importance de toute augmentation du prix du carburant évaluée à partir de l'accroissement des coûts assumés par l'industrie est difficile à prédire. Dans la plupart des cas, sinon tous, il est probable que l'ampleur d'une augmentation du prix de l'essence passe inaperçue parmi les fluctuations de prix quotidiennes normales que connaît le marché de l'essence. Cependant, les prix à court terme pourraient augmenter, notamment dans le cas d'une pénurie temporaire d'approvisionnement en carburants renouvelables. Il est probable que des prix plus élevés et plus volatils

²⁸ (S&T)² Consultants and Meyers Norris Penny LLP (2004), *Economic, Financial, Social Analysis and Public Policy for Fuel Ethanol — Phase 1*.

Competitiveness

The Canadian economy is highly integrated with the United States economy. As the United States has implemented similar requirements for renewable fuel content in gasoline, no international competitiveness impacts are anticipated on the refining industry.

However, domestic competitiveness impacts are expected for fuel producers in the Atlantic Provinces. Fuel producers that only market within the region would face competition from national fuel producers that plan to meet their corporate requirement by supplying renewable fuel blends in other regions. The small domestic market (accounting for approximately 6% of the Canadian gasoline demand) and the lack of regionally sourced renewable fuel further place fuel producers in the Atlantic Provinces at a competitive disadvantage with the national fuel producers. Costs are expected to be an important consideration for these regional fuel producers and their ability to have access to secure and cheap renewable fuels would play a significant role. To remain competitive, they would have to be able to pass on their incremental costs to the final consumers. The Atlantic Provinces are subject to fuel price controls, which may impact the ability to pass the estimated incremental average regional cost of 0.17 ¢/L on to the consumer.

For the renewable fuel industry to be competitive in the domestic market, it will have to supply ethanol at a price that is similar to import prices. Given the current market conditions, federal and provincial incentives currently in place, and revenues from by-products, the Canadian renewable fuel industry is expected to remain profitable overall.

Conclusions

Although the Regulations impose costs on industry, consumers and government, they will also result in benefits from reduced GHG emissions. While realized costs and benefits will be sensitive to changes in key parameters such as gasoline price forecasts, expected values arising from this analysis are summarized in the table below.

pourraient être observés au cours des premières années, le temps de mettre en place l’infrastructure d’approvisionnement.

Capacité concurrentielle

L’économie canadienne est très intégrée avec l’économie des États-Unis. Comme les États-Unis ont instauré des exigences similaires en ce qui concerne la teneur en carburant renouvelable dans l’essence, on ne prévoit pas de répercussions internationales sur la capacité concurrentielle de l’industrie du raffinage.

Cependant, on entrevoit des répercussions sur la capacité concurrentielle nationale des producteurs de carburant dans les provinces de l’Atlantique. Les producteurs de carburant qui vendent leurs produits uniquement dans la région de l’Est pourraient faire face à une concurrence provenant des producteurs de carburant nationaux qui chercheront à répondre à leurs exigences corporatives en offrant des mélanges de carburant renouvelable dans les autres régions. Le marché national de faible envergure (correspondant à environ 6 % de la demande canadienne en essence) et le manque de sources de carburant renouvelable régional engendrent un désavantage concurrentiel supplémentaire pour les producteurs de carburant des provinces de l’Atlantique par rapport aux producteurs de carburant nationaux. On prévoit que les coûts seront une considération importante pour les producteurs de carburant régionaux, et leur capacité à accéder à des sources de carburants renouvelables fiables et à faible coût jouera un rôle important. Afin de demeurer concurrentiels, ils devront être en mesure de refiler leurs coûts différentiels aux consommateurs finaux. Les provinces de l’Atlantique sont assujetties à des contrôles du prix de l’essence, ce qui pourrait avoir une influence sur leur capacité à refiler aux consommateurs les coûts régionaux moyens différentiels estimés à 0,17 ¢/L.

Afin que l’industrie du carburant renouvelable soit concurrentielle sur le marché national, elle devra fournir un approvisionnement en éthanol à un prix similaire à celui de l’éthanol importé. En raison de la conjoncture actuelle, des incitatifs provinciaux et fédéraux déjà en place et des revenus provenant des sous-produits, on prévoit que l’industrie du carburant renouvelable canadienne demeurera globalement rentable.

Conclusions

Bien que le Règlement impose des coûts à l’industrie, aux consommateurs et au gouvernement, il aura également l’avantage de réduire les émissions de GES. Bien que les coûts et les avantages qui en découleront seront sensibles aux modifications des paramètres clés, comme les prévisions du prix de l’essence, les valeurs prévues à partir de cette analyse sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Table 9: Incremental Cost-Benefit Statement (2010–2034)

(Constant 2007 \$M)

Incremental Costs and Benefits	Base Year: 2010	2022	Final Year: 2034	Total 10 Year (PV) ¹ 2010–2020	Total 25 Year (PV) ¹ 2010–2034	Average Annual
A. Quantified Industry Costs						
<i>Cost to Fuel Producers & Importers</i>						
Capital Costs	14.8	0.0	0.0	107.6	107.6	4.3
Operation & Maintenance Costs	18.6	18.6	18.6	149.2	214.3	8.6
Net Cost of Purchasing Renewable Fuels	(45.4)	25.3	103.4	(104.9)	91.1	3.6

Table 9 — Continued

Incremental Costs and Benefits	Base Year: 2010	2022	Final Year: 2034	Total 10 Year (PV)¹ 2010–2020	Total 25 Year (PV)¹ 2010–2034	Average Annual
Renewable Fuel Transportation Costs	26.3	31.5	38.0	54.9	345.4	13.8
Administrative Costs	0.9	0.9	0.9	1.8	10.1	0.4
Sub-Total	15.2	76.3	160.9	164.2	768.5	30.7
Cost to Upgrade Retail Outlets						
Capital Costs	0.9	0.0	0.0	1.9	6.8	0.3
Sub-Total	0.9	0.0	0.0	1.9	6.8	0.3
Total Industry Costs	16.1	76.3	160.9	166.1	775.3	31.0
B. Quantified Consumer Costs						
Gasoline Purchases	84.1	101.2	119.7	691.9	1,102.2	44.1
Total Consumer Costs	84.1	101.2	119.7	691.9	1,102.2	44.1
C. Quantified Government Costs						
Enforcement	0.3	0.1	0.1	0.4	1.3	0.05
Compliance Promotion	0.3	0.0	0.0	0.4	0.4	0.02
Electronic Reporting System	0.5	0.0	0.0	0.5	0.6	0.02
Total Government Costs	0.11	0.1	0.1	1.3	2.3	0.09
Total Costs	100.3	177.6	280.7	859.3	1,879.8	75.2
D. Quantified Environmental Impacts						
Reduction in GHG Emissions (MT CO ₂ e)	0.77	0.99	1.00	9.70	23.8	0.95
Benefits of GHG Emission Reductions at \$25/tonne	20.5	33.5	42.8	244.7	560.8	22.4
E. Net Benefit	(79.8)	(144.1)	(237.9)	(614.6)	(1,319.0)	(52.8)
With gasoline price 20% lower	(136.6)	(211.4)	(317.3)	(1,335.3)	(2,050.5)	(82.0)
With gasoline price 20% higher	(25.0)	(77.0)	(158.4)	(417.0)	(587.5)	(23.5)
F. Qualitative Impacts						
Fuel producers	<ul style="list-style-type: none"> • There could be additional costs related to new volume measurement counters if the current measurement methods are inadequate. This could impose costs over and above those identified above. • Fuel producers could experience an increase in revenue due to the increased demand for ethanol-blended gasoline as a result of the lower energy content of the blended fuel. This increase in revenue, amounting to 10% of the increase in consumer costs, could off-set some of the incremental cost to fuel producers to supply the blended fuel. 					
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> • There could be some increase in income for the crop sector, estimated to be less than 0.7%. • Small changes in local prices of crops used as renewable fuel feedstock are expected as a result of increased demand for these crops; however, no impacts are expected in the prices of other crops. • As negligible impacts are expected on crop prices, livestock feed prices are consequently not expected to show any significant change. These changes in price are expected to result in less than one percent decline in income from cattle and hog operations. • Minimal (close to zero) negative impacts on employment in the livestock industry are expected as a result of the slight increase in the price of livestock feed. • Changes in cropping activities are expected to take place within the existing crop land base, with little impact on crop intensification at the national level. 					
Environment	<ul style="list-style-type: none"> • Due to minor regional expansion of corn production, a small increase in fertilizer use could be experienced. This is not expected to result in changes on water quality or GHG emissions from agricultural activities. 					
Health	<ul style="list-style-type: none"> • The use of E10 would have negligible impacts on criteria air contaminants with an overall neutral effect on human health. Therefore, it is expected that a 5% renewable fuel content would also have a similar impact on human health. 					
Employment	<ul style="list-style-type: none"> • Some increases in employment are expected due to increased transportation of renewable fuels, construction of renewable fuel plants, and upgrades to refineries, terminals and storage facilities. 					

1: PV refers to Present Value

Tableau 9 : Énoncé des coûts-avantages différentiels (2010-2034)

(valeur constante de 2007 en M\$)

Coûts et avantages différentiels	Année de base : 2010	2022	Année finale : 2034	Total 10 (VA) ¹ 2010-2020	Total 25 (VA) ¹ 2010-2034	Moyenne annuelle
A. Coûts quantifiés pour l'industrie						
<i>Coûts pour les producteurs et importateurs de carburant</i>						
Coûts en capital	14,8	0,0	0,0	107,6	107,6	4,3
Coûts d'opération et d'entretien	18,6	18,6	18,6	149,2	214,3	8,6
Coût net de l'achat de carburants renouvelables	(45,4)	25,3	103,4	(104,9)	91,1	3,6
Coûts de transport des carburants renouvelables	26,3	31,5	38,0	54,9	345,4	13,8
Coûts administratifs	0,9	0,9	0,9	1,8	10,1	0,4
<i>Sous-total</i>	15,2	76,3	160,9	164,2	768,5	30,7
<i>Coûts pour la mise à niveau des points de vente</i>						
Coûts en capital	0,9	0,0	0,0	1,9	6,8	0,3
<i>Sous-total</i>	0,9	0,0	0,0	1,9	6,8	0,3
<i>Coûts totaux pour l'industrie</i>	16,1	76,3	160,9	166,1	775,3	31,0
B. Coûts quantifiés pour les consommateurs						
Achats d'essence	84,1	101,2	119,7	691,9	1 102,2	44,1
<i>Coûts totaux pour les consommateurs</i>	84,1	101,2	119,7	691,9	1 102,2	44,1
C. Coûts quantifiés pour le gouvernement						
Application	0,3	0,1	0,1	0,4	1,3	0,05
Promotion de la conformité	0,3	0,0	0,0	0,4	0,4	0,02
Système de déclaration électronique	0,5	0,0	0,0	0,5	0,6	0,02
<i>Coûts totaux pour le gouvernement</i>	0,11	0,1	0,1	1,3	2,3	0,09
<i>Coûts totaux</i>	100,3	177,6	280,7	859,3	1 879,8	75,2
D. Répercussions environnementales quantifiées						
Réduction des émissions de GES (Mt éq CO ₂)	0,77	0,99	1,00	9,70	23,8	0,95
Bénéfices associés aux réductions de GES à 25 \$/tonne	20,5	33,5	42,8	244,7	560,8	22,4
E. Coûts nets						
Avec un prix de l'essence 20 % moins élevé	(136,6)	(211,4)	(317,3)	(1 335,3)	(2 050,5)	(82,0)
Avec un prix de l'essence 20 % plus élevé	(25,0)	(77,0)	(158,4)	(417,0)	(587,5)	(23,5)
F. Impacts qualitatifs						
Producteurs de carburants	<ul style="list-style-type: none"> Il pourrait y avoir des coûts supplémentaires pour l'installation de nouveaux compteurs de volume si les méthodes de mesure ne sont pas adéquates. Ces coûts s'ajouteraient aux coûts indiqués ci-dessus. Les producteurs de carburant pourraient expérimenter un accroissement du revenu attribuable à l'augmentation de la demande du mélange essence-éthanol en raison du contenu énergétique plus faible de ce carburant. Cet accroissement du revenu, évalué à 10 % de l'augmentation des coûts aux consommateurs, pourrait compenser certains des coûts différentiels assumés par les producteurs de carburant qui doivent fournir le carburant mélangé. 					
Agriculture	<ul style="list-style-type: none"> Il pourrait y avoir des augmentations du revenu du secteur des cultures, estimées à moins de 0,7 % supplémentaire. Des changements mineurs dans les prix locaux des cultures utilisées comme matière première pour produire les carburants renouvelables sont prévus. Cependant, aucune répercussion n'est prévue en ce qui concerne les prix associés aux autres cultures. Puisqu'il est prévu que les répercussions associées aux prix des cultures soient négligeables, les prix des aliments pour le bétail ne devraient pas connaître, en conséquence, de changement significatif. Il est prévu que ces changements se traduisent en une diminution de moins d'un pour cent du revenu généré par les opérations associées aux bovins et aux porcs. Des répercussions négatives minimales (près de zéro) en ce qui concerne l'emploi dans l'industrie du bétail sont prévues conséquemment au léger accroissement du prix des produits alimentaires visant à le nourrir. Les changements dans les activités de culture se feraient dans les limites des terres cultivables actuelles, avec peu de répercussions en termes d'intensification des cultures au niveau national. 					

Tableau 9 (suite)

Environnement	<ul style="list-style-type: none"> Étant donné l'expansion régionale mineure de la production de maïs, une faible augmentation de l'utilisation des fertilisants pourrait être observée. Il n'est pas prévu que les activités agricoles génèrent des changements en ce qui concerne la qualité de l'eau ou les émissions de GES.
Santé	<ul style="list-style-type: none"> L'utilisation de l'E10 aurait des répercussions négligeables sur les principaux contaminants atmosphériques, avec un effet global neutre sur la santé humaine. Par conséquent, il est prévu qu'un contenu de 5 % en carburant renouvelable puisse aussi avoir une répercussion similaire sur la santé humaine.
Emploi	<ul style="list-style-type: none"> Certaines augmentations dans le domaine de l'emploi sont à prévoir en raison de la hausse du transport des carburants renouvelables, de la construction d'usines de production de carburants renouvelables, des mises à niveaux des raffineries, des terminaux et des installations de stockage.

¹ VA signifie « valeur actualisée »

The present value of total incremental costs is estimated to be \$1.9 billion. The majority of these incremental costs would be passed on to consumers. Average annual incremental costs are estimated to be \$75 million.

The average annual reductions in GHG emissions are estimated to be approximately one MT CO₂e with an incremental benefit of \$560.8 million using a value of \$25 per tonne. The Regulations are estimated to result in a net cost of approximately \$1.3 billion. Given the high degree of uncertainty surrounding the appropriate value of carbon, the net impact could range from a net benefit of \$363.4 million (at \$100 per tonne) to a net cost of \$1.6 billion (at \$10 per tonne).

Sensitivity analysis

Gasoline prices

As the analysis is highly sensitive to the forecasts for gasoline prices over the relevant time period, Environment Canada has updated its analysis from the *Canada Gazette*, Part I, to incorporate the latest NRCAN forecast of oil prices, as well as incorporating a range of +/- 20 % on forecasted wholesale and at the pump gasoline pre-tax prices (roughly +/- 11 cents per litre) in order to better reflect the level of uncertainty on this key parameter.

La valeur actualisée des coûts différentiels totaux est évaluée à 1,9 milliard de dollars. La majorité de ces coûts seraient assumés par les consommateurs. Les coûts différentiels annuels moyens sont évalués à 75 millions de dollars.

Les réductions annuelles moyennes d'émissions de GES sont estimées approximativement à 1 Mt éq CO₂ avec des bénéfices différentiels évalués à 560,8 millions de dollars en utilisant une valeur de 25 \$ par tonne. On estime que le Règlement pourrait entraîner des coûts nets d'environ 1,3 milliard de dollars. Étant donné le niveau élevé d'incertitude concernant le prix du carbone approprié, la répercussion nette pourrait varier d'un bénéfice net de 363,4 millions de dollars (à 100 \$ par tonne) à un coût net de 1,6 milliard de dollars (à 10 \$ par tonne).

Analyse de sensibilité

Prix de l'essence

Comme l'analyse est hautement sensible aux prévisions des prix de l'essence au cours de la période visée, Environnement Canada a mis à jour son analyse de la *Gazette du Canada*, Partie I, pour y inclure les plus récentes prévisions de RNCAN des prix du pétrole. Il y a également inclus une fourchette de +/- 20 % sur les prévisions des prix de vente du pétrole au détaillant et à la pompe, avant les taxes (environ +/- 11 cents le litre), afin de mieux tenir compte du niveau d'incertitude de ce paramètre clé.

Table 10: Sensitivity of +/-20% on Gasoline Prices

(Constant 2007 \$M)

	-20% Scenario	CG2 Scenario	+20% Scenario
Net Cost of Purchasing Renewable Fuels	1,043.0	91.1	(860.8)
Cost of Purchasing Ethanol	4,850.8	4,850.8	4,850.8
Avoided Purchase of Gasoline	(3,807.8)	(4,759.7)	(5,711.6)
Cost to Consumers	881.8	1,102.2	1,322.7
Total Cost	2,611.3	1,879.8	1,148.3
Net Benefit	(2,050.5)	(1,319.0)	(587.5)

Lower wholesale gasoline prices make gasoline more competitive compared to ethanol. In that case, the present value of the net cost of the Regulations would rise by over \$700 million to over \$2 billion and would be closer to the results published in the

Tableau 10 : Sensibilité de +/- 20 % relativement aux prix de l'essence

(valeur constante de 2007 en M\$)

	Scénario - 20 %	Scénario de la GC, Partie II	Scénario +20 %
Coût net de l'achat de carburants renouvelables	1 043,0	91,1	(860,8)
Coût de l'achat d'éthanol	4 850,8	4 850,8	4 850,8
Économies liées à l'essence non achetée	(3 807,8)	(4 759,7)	(5 711,6)
Coût pour les consommateurs	881,8	1 102,2	1 322,7
Coût total	2 611,3	1 879,8	1 148,3
Bénéfices net	(2 050,5)	(1 319,0)	(587,5)

Lorsque le prix de vente de l'essence au détaillant est moins élevé, l'essence devient plus compétitive comparativement à l'éthanol. Selon ce scénario, la valeur actualisée du coût net du Règlement augmenterait de plus de 700 millions pour s'établir à

Canada Gazette, Part I. Conversely, if the price of gasoline were to be 20% higher, the net cost of this measure would decline by a similar amount to less than \$600 million. The results demonstrate a high sensitivity to gasoline price assumptions.

Social cost of carbon

Estimates of the social cost of carbon (SCC) vary widely and there is no consensus as to precise values to use for a benefits analysis. For example, experts such as Tol, Nordhaus and Hope²⁹ have reported mean SCC values in the range of \$10 to \$25 per tonne of CO₂e, whereas Stern has reported a value closer to \$100. In part, this lack of consensus relates to key parameter choices in the estimation of the SCC, for example the appropriate discount rate to use in the calculation. It is generally acknowledged that estimates, even from the same model, vary widely depending on the chosen levels of key variables. In addition, it is widely acknowledged that the SCC would normally increase by about 2% per year. Other proxies for the SCC include the price of carbon on exchange markets and target prices announced by key jurisdictions. The price of carbon on the European Climate Exchange (ECX) has been trading in the range of \$22–27.³⁰ Recent United Kingdom target ranges from \$44 to \$134.³¹ Together, the above factors suggest that plausible SCC estimates would normally fall within a range of approximately \$10 to \$100 per tonne of CO₂e.

Table 11: Sensitivity of the Social Cost of Carbon

(Constant 2007 \$M)

Location	GHG Emission Reductions (MT CO ₂ e)	Low Estimate \$10/tonne	Regulated Scenario Estimate \$25/tonne	High Estimate \$100/tonne
West	7.6	72.1	180.3	721.2
Ontario	5.0	46.6	116.4	465.7
Quebec and Atlantic Provinces	11.2	105.6	264.1	1,056.3
Total for Canada	23.8	224.3	560.8	2,243.2

Sensitivity analysis on the \$10 to \$100 range (including a growth rate of 2% per year) was conducted. Thus, while the present value of GHG emission reduction benefits is estimated to be \$560.8 million at \$25 per tonne a plausible range of \$224.3 million to \$2.2 billion should also be considered.

Rationale

The Government of Canada is committed to reducing GHG emissions and increasing the use of renewable fuels through a number of regulatory and non-regulatory actions. In order to do so, the Government of Canada has adopted a comprehensive

²⁹ Watkiss and Downing (2008), “The Social Cost of Carbon: Valuation estimates and their use in UK policy.” IAJ The Integrated Assessment Journal, *Bridging Sciences & Policy*, Vol. 8, Iss. 1 (2008), pp. 85–105.

³⁰ ECX price of carbon of 15 euros was converted to Canadian dollars using an exchange rate of 1 euro = \$1.58.

³¹ UK price of carbon range of £25 to £76 was converted to Canadian dollars using an exchange rate of £1 = \$1.76.

plus de 2 milliards et elle se rapprocherait des résultats publiés dans la *Gazette du Canada*, Partie I. Inversement, si le prix de l’essence était 20 % plus élevé, le coût net de cette mesure diminuerait d’un montant similaire pour s’établir à moins de 600 millions de dollars. Les résultats indiquent une forte sensibilité aux prévisions des prix de l’essence.

Coût social du carbone

Les estimations du coût social du carbone (CSC) varient grandement, et il n’y a pas de consensus quant aux valeurs précises à utiliser dans le cadre d’une analyse des avantages. Par exemple, des experts tels que Tol, Nordhaus et Hope²⁹ ont indiqué des valeurs moyennes du CSC de 10 \$ à 25 \$ par tonne éq CO₂, alors que Stern a révélé une valeur plus près de 100 \$. Ce manque de consensus s’explique en partie par des choix de paramètres clés dans l’évaluation du CSC, par exemple le taux d’escompte approprié dans le calcul. On reconnaît généralement que les prévisions, même selon le même modèle, varient grandement selon les niveaux sélectionnés de variables clés. De plus, il est largement reconnu que le CSC augmenterait normalement d’environ 2 % par année. D’autres approximations du CSC comprennent le prix du carbone sur les marchés des changes et les prix cibles annoncés par les instances clés. Le prix du carbone à la Bourse européenne du carbone s’échange à ce jour entre 22 et 27 \$³⁰. Un récent objectif du Royaume-Uni varie de 44 \$ à 134 \$³¹. Les facteurs susmentionnés suggèrent ensemble qu’une variation possible d’évaluations du CSC serait normalement de 10 \$ à 100 \$ la tonne éq CO₂.

Tableau 11 : Sensibilité du coût social du carbone

(valeur constante de 2007 en M\$)

Endroit	Réductions des émissions de GES (Mt éq CO ₂)	Évaluation faible 10 \$/tonne	Scénario réglementaire estimé 25 \$/tonne	Évaluation élevée 100\$/tonne
Ouest	7,6	72,1	180,3	721,2
Ontario	5,0	46,6	116,4	465,7
Québec et provinces de l’Atlantique	11,2	105,6	264,1	1 056,3
Total au Canada	23,8	224,3	560,8	2 243,2

On a mené une analyse de sensibilité de 10 \$ à 100 \$ (incluant un taux de croissance de 2 % par année). Ainsi, comme la valeur actuelle des avantages de la réduction d’émissions de GES est estimée à 560,8 millions de dollars à 25 \$ la tonne, il serait réaliste de considérer une variation de 224,3 millions à 2,2 milliards de dollars.

Justification

Le gouvernement du Canada s’est engagé à réduire les émissions de GES et à augmenter l’utilisation des carburants renouvelables au moyen d’un certain nombre de mesures réglementaires et non réglementaires. Pour ce faire, le gouvernement du Canada

²⁹ Watkiss and Downing (2008), “The Social Cost of Carbon: Valuation estimates and their use in UK policy.” IAJ The Integrated Assessment Journal, *Bridging Sciences & Policy*, vol. 8, n° 1 (2008), p. 85-105.

³⁰ À la Bourse européenne du carbone, le prix du carbone de 15 euros a été converti en dollars canadiens en utilisant un taux de change de 1 euro = 1,58 \$.

³¹ L’écart du prix du carbone de 25 £ à 76 £ du Royaume-Uni a été converti en dollars canadiens en utilisant un taux de change de 1 £ = 1,76 \$.

Renewable Fuels Strategy to reduce GHG emissions, encourage the use and production of renewable fuels and promote economic growth and sustainable development. A number of initiatives have been put in place to achieve the objectives of the Renewable Fuels Strategy.

One of the key elements of the Renewable Fuel Strategy was to require 5% renewable fuel in liquid petroleum fuels. In order to achieve this objective, a number of regulatory and non-regulatory options were considered. Given that voluntary and market-based instruments have had only limited success in increasing the use of renewable fuels and cannot guarantee that renewable fuels would be blended in Canada, they were considered unlikely to achieve the 5% renewable fuel content requirement. The use of regulations in combination with a trading system was considered to be an effective way of achieving this requirement. While reducing GHG emissions, this approach also provides flexibility to industry to meet the requirement and ensures production and use of renewable fuels in Canada.

As a consequence, a cost-benefit analysis was conducted for the selected regulatory instrument which indicated that it would result in a reduction of approximately 23.8 MT CO₂e of GHG emissions over a period of 25 years. The incremental cost of achieving these reductions is estimated to be \$1.9 billion over the same period with associated benefits of \$560.8 million or a net average annual incremental cost of approximately \$75 million. Although the bulk of these costs would be borne by consumers in provinces where renewable fuel requirements are currently not in place, the overall impacts are estimated to be less than 1¢ per litre of gasoline, which would likely be lost in the day-to-day fluctuations in gasoline prices. Given the GHG emission reductions, the benefits in terms of employment and increased economic activity, domestic and international commitments of the Canadian government, and considering the GHG emission reductions achieved through other measures, the overall impact of the Regulations will be positive.

In addition, consultations with various stakeholders also showed general support for the proposed approach. In response to the various comments and suggestions raised during these consultations, a number of flexibility mechanisms (such as carry forward and back of compliance units and certain exclusions) have been included in the Regulations. These mechanisms have been designed to ensure compliance to the renewable fuel requirement by industry, while ensuring that reductions in GHG emissions are achieved.

Furthermore, Environment Canada also considered actions taken in other countries and undertook discussions with the U.S. EPA on its RFS. The general approach adopted under the Regulations is based on the U.S. RFS with specific design requirements to take into consideration the Canadian context.

As a consequence of the above, the Regulations are considered to be the most effective way of fulfilling the Government of Canada's commitment outlined in the Renewable Fuels Strategy.

a adopté une Stratégie sur les carburants renouvelables exhaustive afin de réduire les émissions de GES, d'encourager l'utilisation et la production de carburants renouvelables et de promouvoir la croissance économique ainsi que le développement durable. Un certain nombre d'initiatives ont été mises en place afin d'atteindre les objectifs de la Stratégie sur les carburants renouvelables.

L'un des aspects clés de la Stratégie sur les carburants renouvelables visait à exiger une teneur de 5 % en carburant renouvelable dans les carburants à base de pétrole liquide. Afin d'atteindre cet objectif, un certain nombre d'options réglementaires et non réglementaires ont été étudiées. Compte tenu du fait que les instruments volontaires et fondés sur le marché ont eu un succès limité pour accroître l'utilisation de carburants renouvelables et ne peuvent pas garantir le mélange des carburants renouvelables au Canada, on a jugé improbable leur capacité de répondre à l'exigence concernant la teneur de 5 % en carburant renouvelable. On a déterminé que l'application d'un règlement en combinaison avec un système d'échange serait un moyen efficace de satisfaire à cette exigence. Tout en réduisant les émissions de GES, cette approche offre également une certaine flexibilité à l'industrie pour satisfaire à cette exigence et assure la production et l'utilisation de carburants renouvelables au Canada.

Conséquemment, une analyse coûts-avantages a été menée pour les instruments réglementaires sélectionnés, laquelle a indiqué qu'il en résulterait une réduction de près de 23,8 Mt éq CO₂ des émissions de GES sur une période de 25 ans. Les coûts différentiels pour atteindre ces réductions sont estimés à 1,9 milliard de dollars pour la même période avec des bénéfices associés de 560,8 millions de dollars ou un coût différentiel net d'environ 75 millions de dollars. Bien que les coûts les plus importants reviennent aux consommateurs dans les provinces où les exigences en carburant renouvelable ne sont pas encore en place, les répercussions globales sont évaluées à moins de 1 ¢ par litre d'essence, ce qui se confondrait probablement dans les fluctuations quotidiennes du prix de l'essence. Compte tenu des réductions des émissions de GES, les avantages en termes du nombre d'emplois et d'activités économiques accrus, d'engagements nationaux et internationaux du gouvernement canadien et des réductions des émissions de GES atteintes à l'aide d'autres mesures, il est possible d'affirmer que les répercussions générales du Règlement seront positives.

De plus, les consultations menées auprès de divers intervenants ont également montré un appui général de l'approche proposée. En réponse aux différents commentaires et aux différentes suggestions recueillis au cours de ces consultations, un certain nombre de mécanismes de flexibilité (comme le report prospectif et rétrospectif des unités de conformité et de certaines exclusions) ont été intégrés au Règlement. Ces mécanismes ont été conçus pour assurer la conformité à l'exigence relative aux carburants renouvelables de l'industrie, tout en veillant à l'atteinte des réductions d'émissions de GES.

De surcroît, Environnement Canada tient également compte des mesures prises par d'autres pays et a engagé des discussions avec l'EPA des États-Unis au sujet de leur RFS. L'approche générale adoptée en vertu du Règlement se fonde sur la RFS américaine avec des exigences de conception spécifiques considérées dans le contexte canadien.

En conséquence de tous ces facteurs, le Règlement est jugé comme le moyen le plus efficace pour respecter l'engagement du gouvernement du Canada énoncé dans la Stratégie sur les carburants renouvelables.

ConsultationThe consultation process

Since 2006, Environment Canada has organized a number of consultation and information sessions with various stakeholders on the proposed regulatory approach for requiring renewable fuel content based on gasoline, diesel and heating distillate oil volumes, including the following:

- In May 2006, the Government of Canada announced its intention to ensure that an average 5% content in Canadian motor fuels be made up of renewable fuels, such as ethanol and biodiesel, by the year 2010.
- Environment Canada, in collaboration with AAFC and NRCan, held a consultation session on September 14, 2006, with various stakeholders potentially affected by the Government of Canada's commitment to require a 5% average renewable content in Canadian transportation motor fuels by 2010, such as gasoline and diesel. The consultation offered the stakeholders the opportunity to raise any concern and make suggestions.
- Following the initial consultations, Environment Canada published, on December 30, 2006, the Notice of Intent (NOI) to develop a federal regulation requiring renewable fuels. The NOI sets out the proposed regulatory approach and key design elements.

Twenty-seven written submissions were received on the NOI. Comments came from various organizations (representing agricultural trade, petroleum and renewable fuel producers, automobile manufacturers and the trucking industry), individual companies (petroleum and renewable fuel producers, and a storage tank manufacturer), and environmental organizations. One provincial department also commented.

Environment Canada held cross-country bilateral consultations on the NOI in early 2007. A briefing on the NOI was provided to provincial and territorial governments via the Council of Energy Ministers Working Group. Environment Canada met with 50 parties in total, representing environmental non-governmental organizations, fuel producers, renewable fuel producers, industry associations, aboriginal organizations and other governments.

Through these consultations,³² briefings and information sessions, Environment Canada assured the stakeholders that the concerns raised would be taken into consideration during the drafting of the proposed Regulations. Through these consultations, stakeholders gained an increased understanding of the elements of the NOI and Environment Canada officials were able to gain an in-depth understanding of the various positions and concerns of stakeholders.

In 2009, additional consultations were undertaken:

- In May, an information session³³ was organized by Environment Canada to communicate the key decisions made by the

ConsultationLe processus de consultation

Depuis 2006, Environnement Canada a organisé un certain nombre de séances de consultation et d'information, lesquelles sont présentées ci-après, auprès de diverses parties intéressées afin de discuter de l'approche réglementaire proposée visant à imposer une teneur en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence, de carburant diesel et de mazout de chauffage.

- En mai 2006, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il avait l'intention d'imposer une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable, comme l'éthanol et le biodiesel, dans les carburants canadiens d'ici l'an 2010.
- Environnement Canada, en collaboration avec AAC et RNCan, a organisé une séance de consultation le 14 septembre 2006 avec diverses parties qui pourraient être touchées par l'engagement du gouvernement du Canada selon lequel une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable dans les carburants de transport, tels que l'essence et le diesel, serait imposée d'ici 2010. Dans le cadre de cette consultation, on a donné l'occasion aux parties d'exprimer leurs préoccupations et de faire des suggestions.
- À la suite des consultations initiales, Environnement Canada a publié, le 30 décembre 2006, un avis d'intention (AI) pour l'élaboration d'un règlement fédéral qui imposerait une teneur en carburant renouvelable. L'AI décrit l'approche réglementaire proposée ainsi que les éléments clés de la conception.

L'AI a suscité 27 soumissions écrites. Divers organismes (milieu du commerce agricole, producteurs de pétrole et de carburants renouvelables, fabricants d'automobiles et industrie du camionnage), des entreprises individuelles (producteurs de pétrole et de carburants renouvelables, et un fabricant de citernes de stockage) ainsi que des organismes environnementaux ont formulé des commentaires. Un ministère provincial a également fourni des commentaires.

Au début 2007, Environnement Canada a mené des consultations bilatérales à l'échelle du pays au sujet de l'AI. On a également organisé, par l'entremise du Groupe de travail du Conseil des ministres de l'Énergie, une séance d'information sur l'AI destinée aux gouvernements provinciaux et territoriaux. En tout, Environnement Canada a rencontré 50 parties intéressées, dont des organisations environnementales non-gouvernementales, des producteurs de carburant, des producteurs de carburants renouvelables, des associations industrielles, des organismes autochtones et d'autres gouvernements.

Dans le cadre de ces consultations³² et séances d'information, Environnement Canada a assuré les parties que l'on tiendrait compte des préoccupations soulevées lors de la rédaction du projet de Règlement. Ces consultations ont permis aux parties intéressées de mieux comprendre les éléments de l'AI et les représentants d'Environnement Canada ont pu approfondir leur compréhension des diverses positions et préoccupations des parties.

En 2009, des consultations supplémentaires ont été entreprises :

- En mai, Environnement Canada a organisé une séance d'information³³ afin de communiquer les principales décisions

³² The summary of the comments is available at www.ec.gc.ca/ceparegistry/documents/part/RF-CR_com/ov-ap.cfm.

³³ The information presented can be accessed at www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/default.asp?lang=En&n=C95BCB29-1.

³² Un résumé des commentaires est disponible au www.ec.gc.ca/registrelce/documents/part/RF-CR_com/ov-ap.cfm.

³³ Les renseignements présentés au cours de la séance d'information sont disponibles au www.ec.gc.ca/cleanair-airpur/default.asp?lang=Fr&n=C95BCB29-1.

Government of Canada in developing the proposed Regulations. At the information session, Environment Canada also outlined the next steps in the regulatory development process, which include drafting, consulting and publishing the proposed Regulations in the *Canada Gazette*.

- In the summer, in order to ensure the workability of a regulatory design, Environment Canada set up a technical advisory working group comprised of the key stakeholders from the most affected industries. The technical advisory working group reviewed the draft document for the proposed regulatory text, and provided advice on the definitions, workability and technical details.³⁴
- At the same time, Environment Canada offered to consult with the Canadian Environmental Protection Act National Advisory Committee (CEPA NAC) on the proposed Regulations respecting renewable fuels. Four provinces, namely Saskatchewan, Ontario, Quebec and New Brunswick, provided comments on the proposed Regulations.

Stakeholders generally expressed support for national regulations to require renewable fuels. However, there was a wide spectrum of views expressed concerning the various elements of the proposed Regulations and their design.

A summary of the comments and of the concerns expressed on specific issues during these various consultation and information sessions along with Environment Canada's response is provided below.

Regional implications

- Some regional stakeholders, particularly in Atlantic Canada, were concerned about the competitive disadvantage regional fuel producers could face in comparison to their national counterparts. In particular, stakeholders were opposed to the use of a compliance unit trading system, within the proposed Regulations, coupled with the use of a company-based limit. They indicated that both mechanisms could result in higher regional competitiveness impacts, particularly in the case of Quebec, Atlantic Canada and Newfoundland and Labrador, since all provinces west of Quebec have already implemented or plan to require the use of ethanol-blended gasoline in advance of the federal Regulations; therefore, they have the needed infrastructure in place. This competitive disadvantage would be further compounded by the short lead time for implementation of the proposed Regulations.

While acknowledging the cost implications of the proposed approach for Atlantic Canada, Environment Canada clarified that the proposed Regulations would apply at the point at which gasoline is produced or imported. Tradable compliance units are included as the regulatory mechanism for demonstrating compliance. The compliance units would be generated upon the blending of renewable fuel into traditional petroleum-based fuel and then used by the refiner to demonstrate compliance. Fuel producers that are unable to blend renewable fuels economically can purchase compliance units to demonstrate compliance with the proposed requirements.

prises par le gouvernement du Canada relativement à l'élaboration du projet de règlement. Pendant la séance d'information, Environnement Canada a également précisé quelles seraient les prochaines étapes du processus d'élaboration du règlement, soit l'ébauche, les consultations et la publication du projet de règlement dans la *Gazette du Canada*.

- Pendant l'été, afin de s'assurer de la faisabilité de la conception réglementaire, Environnement Canada a mis sur pied un groupe de travail consultatif technique formé de parties intéressées clés provenant de la plupart des industries touchées. Le groupe de travail consultatif technique a examiné l'ébauche du texte réglementaire proposé et a fourni des conseils sur les définitions, la faisabilité et les détails techniques³⁴.
- En même temps, Environnement Canada a offert de consulter le Comité consultatif national de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (CCN LCPE) au sujet du projet de règlement relativement aux carburants renouvelables. Quatre provinces, soit la Saskatchewan, l'Ontario, le Québec et le Nouveau-Brunswick, ont fourni des commentaires sur le projet de règlement.

En général, les intervenants se sont montrés favorables à un règlement national qui imposerait une teneur en carburant renouvelable. Cependant, une panoplie de points de vue ont été exprimés en ce qui concerne les divers éléments du projet de Règlement et sa conception.

Un résumé des commentaires et des préoccupations sur certains enjeux soulevés durant ces consultations et séances d'information ainsi que des réponses d'Environnement Canada suit.

Enjeux régionaux

- Certaines parties intéressées régionales, particulièrement dans le Canada atlantique, se sont dites préoccupées par le désavantage concurrentiel auquel pourraient se heurter les producteurs de carburant régionaux comparativement à leurs homologues nationaux. En particulier, les parties s'opposaient à l'utilisation d'un mécanisme d'échange des unités de conformité dans le projet de règlement de pair avec l'utilisation d'une limite établie par entreprise. Elles ont déclaré que ces deux mécanismes pourraient augmenter les répercussions sur la concurrence régionale, particulièrement dans le cas du Québec, du Canada atlantique et de Terre-Neuve-et-Labrador, puisque les provinces à l'ouest du Québec ont déjà mis en place ou prévoient une exigence de mélange essence-éthanol avant la mise en œuvre de la réglementation fédérale et disposent donc déjà de l'infrastructure nécessaire. Le délai serré pour la mise en œuvre du projet de règlement se rajouterait à ce désavantage concurrentiel.

Bien que l'on reconnaisse les coûts associés à l'approche proposée pour le Canada atlantique, Environnement Canada a indiqué que le règlement proposé s'appliquerait à l'endroit où l'essence est produite ou importée. Les unités de conformité échangeables font partie du mécanisme réglementaire afin de démontrer la conformité. Les unités de conformité seraient générées au moment du mélange du carburant renouvelable dans l'essence conventionnelle à base de pétrole et les entreprises de raffinage les utiliseraient afin de démontrer qu'elles respectent les exigences. Les producteurs de carburant qui ne

³⁴ Technical issues raised and the means proposed to address them can be accessed from www.ec.gc.ca/ceparegistry/documents/participation/renewable_fuels/default.cfm.

³⁴ Les enjeux techniques soulevés et les moyens proposés pour les aborder sont disponibles au www.ec.gc.ca/registrelcpe/documents/participation/renewable_fuels/default.cfm.

A company-wide limit was selected over the use of a facility-based limit as ethanol is added downstream of the point at which it can be regulated. Therefore, a facility limit is not possible. In addition, the use of company-wide limits fits with the implementation of an effective system of tradable compliance units. A system of tradable compliance units on a facility basis would likely result in companies operating multiple facilities averaging these units at the corporate level, resulting in the same effect as a company-wide approach. In addition, this would further increase the regulatory complexity and administrative burden.

- Regional fuel producers in the Atlantic Provinces were also concerned about the short lead time for implementation of the proposed Regulations, claiming this would further affect their competitiveness.

The publication of the NOI in December 2006 clearly indicated the Government of Canada's intent to put in place regulations requiring renewable fuel content based on gasoline volumes by 2010, and based on diesel fuel and heating distillate oil volumes no later than 2012. Environment Canada is committed to respecting these implementation dates. However, the concerns of industry were taken into consideration during the drafting of the proposed Regulations, which includes various flexibility mechanisms such as an extended first compliance period of 16 months, provisions to carry forward and carry back excess compliance units, and allowing trading of compliance units up to three months after the end of a compliance period. In addition, gasoline used in Newfoundland and Labrador may be excluded from the regulatee's pool, given the region's particular situation in terms of geographical location, renewable fuel supply considerations and small market.

- Regional fuel producers in the Atlantic Provinces were concerned about the limited potential for producing renewable fuels in the region, which would mean that the renewable fuel requirement would need to be met through imports.

Environment Canada acknowledged these concerns and included the aforementioned flexibility mechanisms in the proposed Regulations to alleviate some of the resulting impacts.

Fuel quality specifications

- The NOI indicates that fuel quality specifications for renewable fuels or the final blended product would not be included in the proposed Regulations. The motor vehicle industry argued that fuel quality specifications for renewable fuels should be included as part of the proposed Regulations. In their view, these specifications would ensure that the renewable fuel and the final blended product are of sufficient quality so that vehicle engine technology is not compromised.

peuvent mélanger les carburants renouvelables de façon rentable peuvent acheter des unités de conformité afin de démontrer qu'elles se conforment aux exigences proposées.

On a choisi d'utiliser une limite à l'échelle de l'entreprise plutôt qu'une limite par installation puisque l'éthanol est ajouté en aval du point où il peut être réglementé. Pour ces raisons, une limite par installation n'est pas possible. De plus, l'utilisation de limites à l'échelle de l'entreprise permet la mise en œuvre d'un système efficace d'unités de conformité échangeables. Si le système d'unités de conformité échangeables se fonde sur les installations, les entreprises qui exploitent plusieurs installations feraient probablement la moyenne de ces unités à l'échelle de l'organisation, ce qui aurait le même effet qu'une approche à l'échelle de l'entreprise. De plus, cela augmenterait la complexité réglementaire ainsi que le fardeau administratif.

- Les producteurs de carburant régionaux situés dans les provinces de l'Atlantique ont également exprimé des préoccupations quant au délai serré pour la mise en œuvre du Règlement et ont déclaré que cela aurait des répercussions sur leur capacité concurrentielle.

La publication de l'AI en décembre 2006 indiquait clairement que le gouvernement du Canada avait l'intention d'instaurer une réglementation imposant une teneur en carburant renouvelable basée sur les volumes d'essence d'ici 2010 et sur les volumes de carburant diesel et de mazout de chauffage d'ici 2012 au plus tard. Environnement Canada tient à respecter cette date de mise en œuvre. Cependant, on a tenu compte des préoccupations de l'industrie lors de l'ébauche du projet de règlement et on y a donc incorporé divers mécanismes d'aménagement, tels qu'une première période de conformité prolongée d'une durée de 16 mois, des dispositions permettant de reporter en avant ou en arrière les unités de conformité excédentaires et la capacité d'échanger des unités de conformité jusqu'à trois mois après la fin d'une période de conformité. De plus, il est possible que l'utilisation de l'essence de la province de Terre-Neuve-et-Labrador soit exclue du stock d'essence réglementé en raison de la situation particulière de cette région sur le plan géographique, de considérations liées à l'approvisionnement en carburant renouvelable et du fait qu'il s'agit d'un petit marché.

- Les producteurs de carburant régionaux situés dans les provinces de l'Atlantique ont exprimé des préoccupations quant au faible potentiel de production de carburants renouvelables dans la région, ce qui nécessitera donc d'importer des carburants renouvelables afin de répondre à l'exigence.

Environnement Canada a tenu compte de ces préoccupations et a incorporé les mécanismes d'aménagement susmentionnés dans le projet de règlement afin d'alléger certaines répercussions qui s'y rattachent.

Spécifications quant à la qualité des carburants

- Il est précisé dans l'avis que les normes de qualité applicables aux carburants renouvelables ou au produit mélangé final ne feraient pas partie du projet de règlement. L'industrie des véhicules automobiles a objecté que le projet de règlement doit comprendre des normes de qualité pour les carburants renouvelables. Selon cette industrie, ces spécifications permettraient de s'assurer que la qualité des carburants renouvelables et du produit mélangé final est suffisamment élevée pour ne pas compromettre la technologie des moteurs automobiles.

Environment Canada reiterated the position adopted in the NOI and clarified that renewable fuel quality standards would not be included in the proposed Regulations. The Canadian General Standards Board is the responsible authority for developing fuel quality standards (including standards for renewable fuel quality) through a consensus process with the public and private sectors.

Labelling

- Representatives from the motor vehicle industry recommended establishing a cap for ethanol concentrations in gasoline and biodiesel content in diesel fuels. In addition, it was suggested that the quality of renewable fuel blendstocks and finished blends should also be regulated.

Environment Canada recognizes the need to inform consumers on the use of higher level blends and explored how information on high renewable fuel levels could be provided to consumers under the proposed Regulations. After consideration, Environment Canada included a provision in the proposed Regulations which stipulated that to create compliance units for higher level blends there must be evidence establishing the nature of the higher blend fuel, either through appropriate labelling on the fuel dispensing pump or documents provided directly to the consumer.

Differential weighting (or biases) for renewable fuels

- A number of stakeholders favoured an approach where renewable fuels with higher GHG lifecycle reduction potential are assigned a higher weighting towards meeting the renewable fuel content requirement. However, renewable fuel producers opposed the use of biases.

Environment Canada, after giving due consideration to the issue and taking into account the complexities and controversies around GHG lifecycle analysis, decided not to include differential weightings for renewable fuels. Differential weightings may be considered in the future once there is a better understanding of the GHG lifecycle analysis of various fuels.

CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC) consultations

Environment Canada offered to consult with CEPA NAC members in June 2009. Bilateral meetings between Environment Canada officials and Quebec, Ontario, New Brunswick and Saskatchewan were held in early September 2009. Most provinces support the proposed Regulations, but a few concerns were raised.

- New Brunswick voiced the concerns that, given the absence of local production, renewable fuel will have to be imported, resulting in higher cost to consumers and placing local fuel producers at a competitive disadvantage with no commensurate regional benefits. Furthermore, this would increase security risk with the fuel supply system. Given these challenges, New Brunswick conducted a study on the impacts of the

Environnement Canada a réitéré la position adoptée dans l'AI et a indiqué que les normes sur la qualité des carburants renouvelables ne feraient pas partie du projet de règlement. L'Office des normes générales du Canada (ONGC) est l'organisme responsable d'élaborer des normes sur la qualité des carburants (y compris des normes sur la qualité des carburants renouvelables) au moyen d'un processus de consensus avec le secteur public et privé.

Étiquetage

- Les représentants de l'industrie des véhicules automobiles ont recommandé l'établissement d'une limite pour les concentrations d'éthanol dans l'essence et de biodiesel dans les carburants diesels. De plus, il a été suggéré que la qualité des stocks de mélanges de carburant renouvelable et des mélanges finis devrait être réglementée.

Environnement Canada reconnaît la nécessité d'informer les consommateurs au sujet de l'utilisation des mélanges à teneur plus élevée et a exploré de quelle façon l'information concernant les niveaux élevés de carburant renouvelable pourrait être fournie aux consommateurs dans le cadre du projet de règlement. Après mûre réflexion, Environnement Canada a incorporé une disposition à cette fin dans le projet de règlement. Celle-ci stipulait qu'afin de créer des unités de conformité pour des niveaux de mélanges plus élevés, l'évidence doit être démontrée en établissant la nature du carburant dont les teneurs du mélange sont plus importantes que ce soit en utilisant un étiquetage approprié à l'îlot de distribution de l'essence ou en fournissant des documents directement au consommateur.

Poids (ou biais) pour différents carburants renouvelables

- Un certain nombre de parties intéressées se sont déclarées en faveur d'une approche où les carburants renouvelables qui offrent une réduction potentielle de GES plus importante pendant leur cycle de vie pourraient avoir plus de poids pour démontrer le respect de l'exigence relative à la teneur en carburant renouvelable. Cependant, les producteurs de carburants renouvelables se sont opposés à l'utilisation des biais.

Après mûre réflexion et après avoir tenu compte des complexités et des controverses qui entourent l'analyse du cycle de vie des GES, Environnement Canada a décidé de ne pas donner de poids différent à divers carburants renouvelables. Une telle disposition pourrait être intégrée plus tard, lorsque l'analyse du cycle de vie des GES de différents carburants sera mieux comprise.

Consultations avec le Comité consultatif national de la LCPE (CCN LCPE)

Environnement Canada a offert de consulter les membres du CCN de la LCPE en juin 2009. On a tenu des rencontres bilatérales entre des représentants d'Environnement Canada et ceux du Québec, de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan au début septembre 2009. La plupart des provinces appuient le projet de règlement, mais quelques préoccupations ont été soulevées :

- Le Nouveau-Brunswick a exprimé des préoccupations quant à l'absence de production locale de carburant renouvelable, ce qui nécessitera son importation, et engendrera donc des coûts supplémentaires pour les consommateurs ainsi qu'un désavantage concurrentiel pour les producteurs locaux de carburant

proposed Regulations on the consumers and the fuel suppliers in their region. The study recommended that a two-year deferral of the proposed Regulations is needed for the Atlantic Provinces in order to allow for the development of a reliable supply of trading unit credits. This should be coupled with a phased approach of a minimum of one year for facilities who have insufficient off-site blending capability outside of Canada. In addition, as an alternative, a carry forward option was suggested. New Brunswick has indicated that they intend to provide an official position.

Environment Canada did not include a two-year deferral or phased-in approach for the Atlantic Provinces. However, a number of key flexibilities to mitigate the impacts of the proposed requirements on the regional fuel producers were included. These flexibilities included an extended initial compliance period to December 31, 2011, and the exclusion of gasoline for use in the Northwest Territories; Yukon; Nunavut; Quebec, north of the 60th parallel; and in Newfoundland and Labrador. The proposed Regulations also included provisions for the carry forward and carry back of surplus compliance units.

- Quebec raised concerns with the 2010 implementation timeline of the proposed Regulations. They argued that the target of the proposed Regulations and timeline are counter to its goal of encouraging use of cellulosic ethanol by 2012 through non-regulatory means.

Environment Canada has clarified that the proposed Regulations include flexibilities such as renewable fuel made from a variety of feedstocks (e.g. cellulose, municipal waste) which would be recognized as contributing towards meeting the 5% renewable fuel content requirement.

sans pour autant générer d'avantages régionaux proportionnels. De plus, cela augmenterait les risques associés à la fiabilité des systèmes d'approvisionnement en carburant. En raison de ces défis, le Nouveau-Brunswick a réalisé une étude afin d'évaluer les répercussions du projet de règlement sur les consommateurs et sur les fournisseurs de carburant de la région. L'étude a recommandé que l'on reporte le projet de règlement de deux ans afin que les provinces de l'Atlantique procèdent au développement d'un approvisionnement fiable en crédits d'échange. Il faudrait également permettre une approche progressive sur une période minimale d'un an pour les installations dont les capacités de mélange à l'extérieur du Canada sont insuffisantes. On a également suggéré une option de report en avant en tant que solution de recharge. Le Nouveau-Brunswick a indiqué qu'il prévoit fournir une position officielle.

Environnement Canada n'a pas inclus de report de deux ans ni d'approche progressive pour les provinces de l'Atlantique. Cependant, un certain nombre de mesures permettant d'assurer une certaine flexibilité ont été intégrées afin d'atténuer les répercussions des exigences proposées au niveau des producteurs de carburants régionaux. Ces mesures comprenaient une période de conformité initiale prolongée qui s'étendra du 1^{er} septembre 2010 au 31 décembre 2011 ainsi que l'exclusion de l'essence destinée à être utilisée dans les Territoires du Nord-Ouest, au Yukon, au Nunavut et dans la partie de la province du Québec situé au nord du soixantième degré de latitude nord ainsi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Le projet de règlement comprenait également des dispositions pour le report en avant et en arrière des unités de conformité excédentaires.

- Le Québec a exprimé des préoccupations au sujet du calendrier de mise en œuvre de 2010 pour le projet de règlement. Le Québec déclare que la cible du projet de règlement et que le calendrier vont à l'encontre de ses propres objectifs visant à encourager l'utilisation de l'éthanol cellulosique d'ici 2012 au moyen de mesures non réglementaires.

Environnement Canada a indiqué que le projet de règlement comprend des mesures permettant d'assurer une certaine flexibilité, comme la reconnaissance de carburants renouvelables produits à partir de diverses matières premières biologiques (par exemple la cellulose, des déchets municipaux) pour répondre à l'exigence relative à la teneur de 5 % en carburant renouvelable.

Comments received following pre-publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on April 10, 2010

The proposed Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. During that period, 76 comments were received from parties including the petroleum industry, producers of renewable fuel, forestry and chemical industries which are potential renewable fuel feedstock producers, vehicle manufacturers, users of petroleum fuels, environmental organizations, the general public and one provincial government.

Comments received touched on many elements of the proposed Regulations, as well as on the Regulatory Impact Analysis

Observations reçues à la suite de la publication préalable du projet de Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 10 avril 2010

Le projet de règlement a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pendant 60 jours afin d'obtenir les observations du public. Au cours de cette période, nous avons reçu 76 observations de diverses parties, notamment de l'industrie pétrolière, des producteurs de carburants renouvelables, des industries de la foresterie et de produits chimiques qui sont des producteurs potentiels de produits servant de matière première aux carburants renouvelables, des constructeurs de véhicules, des utilisateurs de combustibles pétroliers, d'organismes environnementaux, du grand public et d'un gouvernement provincial.

Les observations reçues portent sur de nombreux éléments de la réglementation envisagée, ainsi que sur le Résumé de l'étude

Statement (RIAS). A summary of the comments and how they are addressed in the final Regulations is presented below.

Notices of objection were received from 116 parties requesting that the Minister of the Environment establish a board of review under section 333 of CEPA 1999. The notices of objection were considered. A board of review will not be convened and a response will be provided for each request.

Implementation timing and start of the 5% requirement

Some parties were of the view that the Regulations should not be passed at this time as more time was needed to assess and review ongoing studies. The petroleum industry and one province were strongly of the view that the proposed September 1, 2010 start date did not provide sufficient lead time for industry. The petroleum industry pointed out that time was required to make necessary changes to infrastructure, to information technology systems and to internal procedures and practices relating to complying with the administrative requirements of the Regulations, such as record keeping and reporting.

Some representatives of the petroleum industry indicated that they could not make recommendations on a start date without knowing the final provisions of the Regulations. Others recommended starting the 5% requirement four months after the publication of the final Regulations or in 2011. Various parties suggested adding additional implementation flexibility by setting a minimum provincial volume requirement at 1.2 billion litres/year in order for the federal regulation to apply, having a phase-in period with a less stringent requirement, and delaying or exempting the 5% requirement in the Atlantic Provinces.

Comments received from the renewable fuel industry on the implementation date indicated that it should not be delayed from September 1, 2010, as to do so at this point would constitute an unfair and unreasonable interference with marketplace expectations.

- The final Regulations adjust the start date of the 5% requirement to December 15, 2010. A consequent change was also made to lengthen the first gasoline compliance period from 16 months to 24.5 months, now ending on December 31, 2012. As well, an interim report for the period from December 15, 2010, to December 31, 2011, was added.

The petroleum industry also commented that more time was required after final Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II, for them to meet regulatory requirements relating to initial reports, measurement protocols, a mandated format for the compliance unit account book, and in order to amend various contracts.

- It is recognized that it may take time for companies to fully comply with those requirements. In response to these comments, the Regulations were revised to provide a 180-day period after the Regulations are registered for companies to submit reports on measurement methods. During those 180 days, the final Regulations also allow for use of measurement

d'impact de la réglementation (RÉIR). Nous donnons ci-après un résumé de ces observations et de la façon dont elles ont été traitées dans la version finale du Règlement.

Nous avons reçu des avis d'opposition de 116 parties, qui demandent que le ministre de l'Environnement crée une commission d'examen aux termes de l'article 333 de la LCPE (1999). Les avis d'opposition ont été analysés. Une commission d'examen ne sera pas convoquée, et une réponse sera fournie pour chaque demande.

Échéancier de mise en œuvre et entrée en vigueur de l'exigence de 5 % de carburant renouvelable dans l'essence

Certaines parties sont d'avis que le Règlement ne devrait pas être adopté actuellement, car il faudrait plus de temps pour évaluer et analyser les études en cours. L'industrie pétrolière et l'une des provinces croient fermement que la date de début envisagée, soit le 1^{er} septembre 2010, n'offre pas un délai suffisant à l'industrie. L'industrie pétrolière a fait remarquer qu'il lui fallait du temps pour apporter les modifications nécessaires à l'infrastructure, aux systèmes informatiques et aux procédures et pratiques internes concernant le respect des exigences administratives de la réglementation, par exemple la tenue du registre et les rapports.

Certains représentants de l'industrie pétrolière ont mentionné qu'ils ne pourraient pas formuler de recommandation concernant la date d'entrée en vigueur sans connaître les dispositions finales du Règlement. D'autres recommandent l'entrée en vigueur de l'exigence de 5 % quatre mois après la publication de la version finale du Règlement ou en 2011. Diverses parties proposent l'ajout d'assouplissements supplémentaires au niveau de la mise en œuvre : a) par l'établissement d'une exigence volumique provinciale minimale de 1,2 milliard de litres/an pour que la réglementation fédérale s'applique, b) l'instauration d'une période d'introduction où les exigences seraient moins rigoureuses, c) le report ou l'exemption de l'exigence de 5 % dans les provinces de l'Atlantique.

D'après les observations reçues de l'industrie des carburants renouvelables à propos de la date de mise en œuvre, il ne faudrait pas qu'elle soit reportée au-delà du 1^{er} septembre 2010 car un report, à ce stade, constituerait une interférence déraisonnable et injuste relativement aux attentes du marché.

- Dans la version finale du Règlement, la date d'entrée en vigueur de l'exigence de 5 % est le 15 décembre 2010. Une modification subséquente a été apportée à la durée de la première période de conformité relative à l'essence, soit de 16 mois à 24,5 mois. Cette période se terminera le 31 décembre 2012. De plus, un rapport provisoire pour la période du 15 décembre 2010 au 31 décembre 2011 a été ajouté.

L'industrie pétrolière a également mentionné qu'il lui fallait plus de temps, après la publication du Règlement final dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, pour qu'elle puisse respecter les exigences réglementaires concernant les rapports initiaux, les protocoles de mesure et le format obligatoire du Registre des unités de conformité, de même que pour apporter des modifications à divers marchés.

- Il est évident qu'il pourrait falloir un certain temps aux entreprises pour se conformer totalement à ces exigences. En réponse à ces observations, nous avons révisé le Règlement afin de laisser aux entreprises un délai de 180 jours après l'enregistrement du Règlement pour présenter leurs rapports sur les

methods that deviate from the prescribed standards. A provision was also added to exempt any refinery that is decommissioned and ceases to produce fuel during that 180-day period from submitting the report on measurement methods. The final Regulations do not mandate a format for the compliance unit account book at this time. Environment Canada will monitor the implementation of the Regulations and assess whether it is necessary to specify a format for the account book.

Regulatory design aspects

Application

One party was of the view that the Regulations should avoid specifying the application (i.e. gasoline, diesel fuel, heating oil) and instead “establish a renewable content in the broad array of uses of renewable fuels.”

- The design of the Regulations already provides for a broad array of uses of renewable fuels, as the 5% requirement for gasoline can be met through use of renewable fuel in any liquid petroleum fuel. Therefore, no changes were made in regard to this comment.

Scope and definition of renewable fuel

Some stakeholders from the chemical industry recommended that gaseous renewable fuels, particularly dimethyl ether, be considered a “renewable fuel” as its use as a diesel fuel substitute could reduce greenhouse gas emissions.

- As stated in the 2006 *Notice of Intent to Develop a Federal Regulation Requiring Renewable Fuels*,³⁵ these Regulations are primarily intended to increase the use of liquid renewable fuels such as ethanol and biodiesel in Canadian gasoline and diesel fuel. During the regulatory development process, flexibility was added to recognize use of neat renewable fuel and renewable fuel in other liquid petroleum fuels. Extending the scope of qualifying renewable fuels to encompass gaseous fuels would require a major reworking of the Regulations, given that the compliance system is built around liquid fuels. It would also be contrary to the original intent of the Regulations, eroding the intended goal of increasing the use of liquid renewable fuels such as ethanol and biodiesel. Consequently, Environment Canada has not further expanded the regulatory approach to include gaseous renewable fuels.

The petroleum industry suggested that water should be excluded from the maximum limit of non-renewable material allowed under the definition of renewable fuel, while stakeholders in the forestry industry recommended that the maximum limit for such material be increased from 1.5% to 5% by volume.

méthodes de mesure. Pendant cette période, la version finale du Règlement autorise également l'utilisation de méthodes de mesure s'écartant des normes prescrites. Nous avons également arrêté une disposition exemptant les raffineries déclassées et cessant de produire du combustible pendant la période de 180 jours prévue pour la présentation des rapports sur les méthodes de mesure. Dans sa version finale, le Règlement n'exige pas pour le moment de format pour le Registre des unités de conformité. Environnement Canada surveillera la mise en œuvre du Règlement et déterminera s'il est nécessaire de préciser un format particulier pour le registre.

Aspects de conception de la réglementation

Application

D'après l'une des parties, il faudrait que le Règlement évite de préciser l'application (c'est-à-dire essence, carburant diesel, mazout de chauffage). Il devrait plutôt établir une teneur en carburants renouvelables dans la vaste gamme des utilisations des carburants renouvelables.

- La conception du Règlement vise déjà un large éventail d'utilisations des carburants renouvelables, car l'exigence concernant la teneur de 5 % de carburant renouvelable dans l'essence peut être respectée grâce à l'utilisation de carburant renouvelable dans n'importe quel carburant liquide à base de pétrole. Par conséquent, aucune modification n'a été apportée pour donner suite à cette observation.

Portée et définition de « carburant renouvelable »

Certains intervenants de l'industrie chimique recommandent de considérer comme « carburant renouvelable » les carburants renouvelables gazeux, particulièrement le méthoxyméthane, car son utilisation en tant que solution de remplacement pour le carburant diesel pourrait réduire les émissions de gaz à effet de serre.

- Comme le précise l'*Avis d'intention d'élaborer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables*³⁵ de 2006, ce règlement vise surtout à accroître l'utilisation des carburants liquides renouvelables, notamment l'éthanol et le biodiesel, dans l'essence et le carburant diesel canadiens. Pendant le processus d'élaboration de la réglementation, nous avons ajouté de la souplesse afin de reconnaître l'utilisation des carburants renouvelables purs et des carburants renouvelables dans les autres carburants liquides à base de pétrole. L'élargissement de la portée des carburants renouvelables admissibles afin d'inclure les combustibles gazeux exigerait une restructuration majeure du Règlement, car le système de conformité est basé sur les combustibles liquides. Il serait également contraire à l'intention originale du Règlement et compromettrait le but visé consistant à accroître l'utilisation de carburants renouvelables liquides, comme l'éthanol et le biodiesel. Par conséquent, Environnement Canada n'a pas élargi davantage l'approche réglementaire pour inclure les carburants renouvelables gazeux.

L'industrie pétrolière a laissé entendre qu'il fallait exclure l'eau de la limite maximale de matière non renouvelable autorisée en vertu de la définition de carburant renouvelable, tandis que les intervenants de l'industrie forestière ont recommandé que la limite maximale pour cette substance passe de 1,5 à 5 % par volume.

³⁵ <http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-eng.html>

³⁵ <http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-fra.html>

- The final Regulations add a specific allowance for water of up to 1.0% by volume for ethanol, to the other allowances for denaturant and other contaminants. In respect of other renewable fuels, Environment Canada does not see any technical justification for an additional allowance for water content and has made no change in that regard. The definition of “renewable fuel” was also adjusted to specifically reference ethanol. Consequently, a definition of “ethanol” was added to the final Regulations.
- La version finale du Règlement prévoit un teneur hydrique autorisée allant jusqu’à 1 % par volume d’éthanol, qui s’ajoute aux autres limites maximales autorisées visant les dénaturants et autres contaminants. En ce qui a trait aux autres carburants renouvelables, Environnement Canada ne voit pas en quoi il serait techniquement justifié d’adopter une tolérance supplémentaire pour la teneur en eau et n’a donc apporté aucune modification à cet égard. La définition de « carburant renouvelable » a également été corrigée pour faire mention expressément de l’éthanol. Par conséquent, la version finale du Règlement comprend aussi une définition d’« éthanol ».

Restrictions on certain renewable fuels

Some stakeholders who use diesel fuel suggested that there should be restrictions on the use of diesel containing biodiesel. These restrictions included not more than 5% biodiesel in diesel fuel, seasonal and geographical restrictions on the use of diesel fuel containing biodiesel, and controls to ensure proper blending practices.

- As the Regulations are intended to encourage the use of renewable fuels such as biodiesel in transportation and other applications, Environment Canada has rejected the proposed limitation on blends of biodiesel greater than 5% by volume. However, changes have been made so that such fuel will be considered and treated as “high-renewable-content fuel”. To create compliance units for high-renewable-content fuel, records must demonstrate that information on the nature of the fuel was made available to the consumer. In regard to suggested seasonal and geographical restrictions and controls on blending practices, Environment Canada believes that those issues are best dealt with by the industries involved. No changes were made to the proposed Regulations in this regard.

Next-generation renewable fuels

One stakeholder recommended that next-generation renewable fuels should be preferentially treated by the Regulations, while another stakeholder suggested that there be a specific requirement for renewable fuels with lower lifecycle emissions of greenhouse gases.

- Environment Canada, after giving due consideration to the issue and taking into account the complexities and controversies around GHG lifecycle analysis, has decided not to include mandates or differential treatment of renewable fuels based on greenhouse gas emissions. Such an approach might be considered in the future once there is a better understanding of the greenhouse gas lifecycle analysis of various fuels.

Renewable fuel feedstocks

A wide range of comments was received regarding what should be considered as “renewable fuel feedstock”. Suggested additions included spent pulping liquor, waste carbon dioxide, tires and algae. One stakeholder suggested removing items that compete for human and animal consumption. Several environmental organizations objected to allowing municipal solid waste as a renewable fuel feedstock as they felt that to do so would be a disincentive for waste reduction efforts.

- The definition of “renewable fuel feedstock” was developed based on the definition used by the U.S. EPA in phase 1 of its

Restrictions pour certains carburants renouvelables

Certains intervenants qui utilisent du carburant diesel estiment qu’il devrait y avoir des restrictions à l’utilisation du diesel contenant du biodiesel. Ces restrictions comprendraient un teneur maximale de 5 % de biodiesel dans le carburant diesel, des restrictions saisonnières et géographiques pour l’utilisation du carburant diesel contenant du biodiesel et des contrôles visant à garantir des pratiques de mélange appropriées.

- Puisque la réglementation vise à encourager l’utilisation des carburants renouvelables, par exemple le biodiesel dans les transports et dans d’autres applications, Environnement Canada a rejeté la limite proposée pour les mélanges de biodiesel supérieurs à 5 % par volume. Toutefois, des changements ont été apportés afin que ces carburants soient considérés et traités comme des « carburants à haute teneur en carburant renouvelable ». Pour créer des unités de conformité à l’égard de ces derniers, les dossiers doivent établir que le consommateur pouvait obtenir de l’information sur la nature du carburant. En ce qui a trait aux restrictions saisonnières et géographiques et aux contrôles proposés sur les pratiques de mélange, Environnement Canada estime que les mieux placées pour régler ces questions sont les industries concernées. Aucun changement n’a été apporté à cet égard dans le règlement proposé.

Carburants renouvelables de prochaine génération

Un des intervenants recommande que les carburants renouvelables de prochaine génération soient de préférence traités dans le Règlement, tandis qu’un autre intervenant estime qu’il devrait y avoir des exigences spécifiques aux carburants renouvelables dont les émissions de gaz à effet de serre (GES) auraient un cycle de vie moindre.

- Environnement Canada, après avoir dûment étudié la question et compte tenu des complexités et controverses concernant l’analyse du cycle de vie des GES, a décidé de ne pas intégrer d’obligations ni de traitements différentiels des carburants renouvelables d’après leurs émissions de GES. Cette approche pourrait être envisagée à l’avenir, lorsqu’on connaîtra mieux l’analyse du cycle de vie des GES des divers carburants.

Matières premières de carburant renouvelable

Nous avons reçu toutes sortes d’observations concernant ce qui devrait être considéré comme « matière première de carburant renouvelable ». Certains ajouts ont été proposés : liqueur résiduaire, anhydride carbonique résiduaire, pneus et algues. Un des intervenants propose le retrait des éléments qui sont en concurrence avec la consommation humaine et animale. Plusieurs organisations environnementales s’opposent à ce que l’on permette de considérer les déchets solides municipaux comme matières premières de carburant renouvelable car, à leur sens, procéder ainsi aurait un effet dissuasif aux efforts de réduction des déchets.

Renewable Fuel Standard. In general, it covers a broad range of feedstocks recognized as being renewable, including algae. It does not include CO₂ or tires as they are not considered renewable. No changes were made to the final Regulations in regard to these comments.

Creation of compliance units from use of neat pyrolysis oil

Stakeholders from the forestry industry recommended that the use of neat pyrolysis oil should create compliance units. The renewable fuels industry opposed such a change.

- As stated in the 2006 *Notice of Intent to Develop a Federal Regulation Requiring Renewable Fuels*,³⁶ these Regulations are primarily intended to increase the use of liquid renewable fuels such as ethanol and biodiesel in Canadian gasoline and diesel fuel. Pyrolysis oil is a renewable fuel that, due to its properties, cannot be blended with petroleum fuels. It can, however, be further processed to produce renewable fuels that can be blended with petroleum fuels. Accordingly, under the Regulations, pyrolysis oil may be considered a biocrude and compliance units can be created by its use as biocrude in a petroleum refinery. Further extending the scope of qualifying renewable fuels to encompass fuels, like pyrolysis oil, that cannot be blended with gasoline or diesel fuel would be contrary to the original intent of the Regulations. In addition, if the Regulations allowed compliance units to be created from use of neat pyrolysis oil, the large potential volume could mean that there would be very little incremental use of renewable fuels such as ethanol and biodiesel, which would erode the intended goal of increasing the use of liquid renewable fuels such as ethanol and biodiesel. Therefore, the final Regulations do not provide for creation of compliance units from the use of neat pyrolysis oil.

High-renewable-content fuels

Vehicle manufacturers and some fuel users expressed concern that the proposed Regulations did not establish appropriate maximum levels for renewable fuel content in gasoline and diesel fuel. The proposed definition of “high-renewable-content fuel” included a minimum threshold of at least 25% renewable fuel content. The parties felt that this minimum threshold was too high. These stakeholders recommended that high-renewable-content fuels be defined with minimum thresholds of 10% renewable fuel content for gasoline and 5% renewable fuel content for diesel fuel. The petroleum industry and the renewable fuel industry were of the view that the minimum threshold of 25% in the proposed Regulations was appropriate.

- The definition of high-renewable-content fuels has been adjusted in the final Regulations to set the minimum thresholds for renewable fuel content at 10% for gasoline, and 5% for

- La définition de « matière première de carburant renouvelable » a été élaborée d’après la définition de l’EPA des É.-U. présentée dans la phase 1 de sa norme sur les carburants renouvelables (*Renewable Fuel Standard*). En général, elle vise une vaste gamme de matières premières reconnues comme renouvelables, dont les algues. Elle ne vise cependant pas le CO₂ ou les pneus, car ces matières ne sont pas considérées comme renouvelables. Aucune modification n’a été apportée à la version finale de la réglementation par rapport à ces observations.

Création d’unités de conformité à partir de l’utilisation d’huile pyrolytique pure

Les intervenants de l’industrie forestière estiment que l’utilisation d’huile pyrolytique pure devrait entraîner la création d’unités de conformité. L’industrie des carburants renouvelables s’oppose à ce changement.

- Comme le précise l’*Avis d’intention d’élaborer un règlement fédéral exigeant des carburants renouvelables*³⁶ de 2006, ce règlement vise surtout à accroître l’utilisation des carburants liquides renouvelables, notamment l’éthanol et le biodiesel, dans l’essence et le carburant diesel canadiens. L’huile pyrolytique est un carburant renouvelable qui, en raison de ses propriétés, ne peut pas être mélangé avec les carburants à base de pétrole. Elle peut toutefois être traitée davantage pour produire des carburants renouvelables qui peuvent être mélangés avec les carburants à base de pétrole. Aux termes de la réglementation, l’huile pyrolytique peut être considérée comme un biobrut et l’on peut créer des unités de conformité en l’utilisant comme biobrut dans une raffinerie de pétrole. L’élargissement de la portée des carburants renouvelables admissibles afin d’inclure ceux qui, comme l’huile pyrolytique, ne peuvent pas être mélangés à l’essence ou au diesel serait contraire à l’intention originale du Règlement. De plus, si la réglementation autorisait la création d’unités de conformité à partir de l’utilisation d’huile pyrolytique pure, l’importance du volume potentiel pourrait signifier que l’augmentation de l’utilisation de carburants renouvelables comme l’éthanol et le biodiesel serait plutôt minime, ce qui nuirait à l’objectif premier visant à accroître l’utilisation des carburants liquides renouvelables. Par conséquent, la version finale ne porte pas création d’unités de conformité découlant de l’utilisation d’huile pyrolytique pure.

Carburants à haute teneur en carburants renouvelables

Les constructeurs de véhicules et certains utilisateurs de carburant s’inquiètent de ce que le projet de règlement ne comporte pas l’établissement de plafonds appropriés de contenu en carburant renouvelable dans l’essence et le carburant diesel. La définition proposée de « carburant à haute teneur en carburant renouvelable » comprenait un seuil minimal d’au moins 25 % de teneur en carburant renouvelable. D’après les parties, ce seuil est trop élevé. Pour ces intervenants, les carburants à haute teneur en carburants renouvelables devraient être définis comme comportant une teneur minimale en carburant renouvelable de 10 % pour l’essence et de 5 % pour les carburants diesel. L’industrie pétrolière et l’industrie des carburants renouvelables sont d’avis que le seuil minimal de 25 % visé au projet de règlement est approprié.

- La définition de « carburant à haute teneur en carburant renouvelable » a été corrigée dans la version finale du Règlement

³⁶ <http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-eng.html>

³⁶ <http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-12-30/html/notice-avis-fra.html>

diesel fuel. Those blend thresholds align with the blend levels that are currently accepted in the marketplace and for which vehicle manufacturers warranty engines. The levels also correspond to those for which the U.S. requires, or is considering requiring, labelling. The minimum threshold of 25 % was retained for fuels other than gasoline and diesel fuel. The maximum threshold of 85 % for gasoline and 80 % for other fuels was not changed in the final Regulations. The definition was also adjusted so that high-renewable-content fuels do not encompass fuel blends with renewable content that is indistinguishable from the liquid petroleum fuel. As discussed later, there are also associated provisions requiring records establishing that the consumers of high-renewable-content fuels were informed about the nature of the fuel.

Carry-back of compliance units in consecutive years

The petroleum industry suggested that the Regulations should allow carry-back of compliance units in consecutive years, particularly as the associated cancellation requirement provides a strong disincentive against such carry-back.

- The final Regulations were adjusted to allow carry-back of compliance units in consecutive years.

Distillate compliance units created during the pre-distillate compliance period

The petroleum industry proposed that the limit on distillate compliance units created during the pre-distillate compliance period being carried forward for use in the first distillate compliance period be increased from the proposed 20 % to 80 % or 100 %. One company suggested that the end of pre-distillate compliance period should be changed from March 31, 2012, to 16 months after the start of the first gasoline compliance period.

- The final Regulations provide for a maximum 19½ month pre-distillate compliance period, whereas the proposed Regulations provided for 19 months.

Creation of compliance-units for neat and high-renewable-content fuels

The proposed Regulations required records, where compliance units are created for neat or high-renewable-content fuels, establishing that the consumers of these fuels were informed about the nature of the fuel. Some members of the vehicle manufacturing industry expressed concern that the proposed Regulations were unclear as to how end-users of a high-renewable-content fuel were to be informed of its renewable fuel content. They recommended that the consumer of the fuel be informed prior to final sale and also that any pump labelling include consumer information such as that proposed in the U.S. by the U.S. Federal Trade Commission. They also recommended that a definition of consumer be added.

et les seuils minimaux de teneur en carburant renouvelable sont de 10 % pour l'essence et de 5 % pour le carburant diesel. Ces seuils de mélanges s'harmonisent aux seuils de mélange actuellement acceptés sur le marché et en fonction desquels les constructeurs de véhicules garantissent leurs moteurs. Les niveaux correspondent également à ceux pour lesquels les États-Unis exigent ou examinent la possibilité d'exiger l'étiquetage. Le seuil minimal de 25 % a été retenu pour les combustibles autres que l'essence et le carburant diesel. Les plafonds de 85 % pour l'essence et de 80 % pour les autres carburants n'ont pas été modifiés dans la version finale du Règlement. La définition a de plus été corrigée afin que les carburants à haute teneur en carburants renouvelables n'englobent pas les mélanges de carburants à teneur en carburant renouvelable non distinguable des carburants pétroliers liquides. Comme il en sera question plus loin, des dispositions connexes exigent l'établissement de registres indiquant que les consommateurs de carburant à haute teneur en carburant renouvelable ont été informés de la nature du carburant.

Report rétrospectif des unités de conformité dans des années consécutives

L'industrie pétrolière estime que le Règlement devrait autoriser le report rétrospectif des unités de conformité dans des années consécutives, compte tenu du fait, notamment, que l'exigence d'annulation connexe constitue une forte dissuasion contre ce report rétrospectif.

- La version finale du Règlement a été corrigée afin d'autoriser le report rétrospectif des unités de conformité dans des années consécutives.

Unités de conformité visant le distillat créées pendant la période précédant la période de conformité visant le distillat

L'industrie pétrolière estimait que la limite imposée sur les unités de conformité visant le distillat créées pendant la période de conformité précédant la période de conformité visant le distillat reportées prospectivement et utilisées dans la première période de conformité visant le distillat soit majorée et portée du 20 % envisagé à 80 ou 100 %. De l'avis d'une entreprise, la fin de la période précédant la période visant le distillat devrait être changée, pour passer du 31 mars 2012 à 16 mois après le début de la première période de conformité visant l'essence.

- Le Règlement final prévoit une période de conformité visant le distillat maximale de 19 mois et demi, alors que le règlement proposé en prévoyait 19.

Création d'unités de conformité pour les carburants purs et carburants à haute teneur en carburants renouvelables

Dans le projet de règlement, on exigeait la tenue de registres, lorsque des unités de conformité sont créées à l'égard de carburants purs ou carburants à haute teneur en carburants renouvelables, pour établir que le consommateur, dans le cas de ces carburants, était au courant de la nature du carburant en question. Certains membres de l'industrie de la construction automobile ont exprimé des réserves, car ils estiment que la réglementation envisagée est floue en ce qui a trait à la façon dont les utilisateurs ultimes de carburants à haute teneur en carburants renouvelables doivent être informés de la teneur de ceux-ci en carburants renouvelables. Ils ont recommandé que le consommateur du carburant soit informé avant la vente finale et que, de plus, tout étiquetage à la pompe comporte des renseignements aux consommateurs tels que ceux proposés aux É.-U. par la Commission fédérale du

The petroleum industry strongly opposed any labelling requirements or requirements to notify consumers prior to sale. The renewable fuels industry was of the view that the form and content of consumer information should not be prescribed in the Regulations.

- With high-renewable-content fuels, there is potential for mis-fueling of vehicles. Environment Canada considers that compliance units should not be created for high-renewable-content fuels unless it is established that information regarding the fuel was made available to the consumer. Therefore, the provisions requiring records establishing that the consumers of neat or high-renewable-content fuels were informed about the nature of the fuel have been retained in the final Regulations. The provisions have been adjusted to reflect that the consumer must be notified, by either a document provided to them or by a label on the fuel dispensing device, which contains a cautionary statement identifying the type of renewable fuel, the minimum renewable fuel content, and stating that the fuel may not be suitable for some engines and that the owner's manual ought to be consulted. Where notification is provided to the consumer in a document, that notification must be provided prior to the sale or transfer of the fuel to the consumer. Finally, the provisions also have been adjusted such that they no longer refer to "consumer."

Limitations on creation of compliance units from municipal solid waste

One stakeholder who is developing a fuel-from-waste project noted that the proposed definition of "renewable fuel feedstock" did not allow any amount of the specified hazardous wastes, and that this was not practicable, as trace quantities of household hazardous wastes cannot be screened out.

- The final Regulations adjust the definition in this regard, such that in order to be renewable fuel feedstock, municipal solid waste must be sorted or processed at a facility that removes all but trace quantities of such hazardous materials.

Excepted fuels

The petroleum industry recommended adding additional exceptions for kerosene, non-combat use of diesel fuel by the military, diesel fuel that is used in the production of marine fuel oil or other fuel oils, and until 2013, diesel fuel used in railway locomotives. There were also polarized comments from the petroleum industry concerning exempting fuel used within a refinery from production volumes. Finally, it was suggested that the provision regarding the exception for exports be revised to reflect fuel that a supplier reasonably expects to be exported.

- The Regulations have been adjusted to allow primary suppliers to deduct from their distillate pool volumes of kerosene that may meet the definition of diesel fuel and that are represented as kerosene and sold or delivered for use in unvented space heaters, wick-fed illuminating lamps or flue-connected

commerce (U.S. Federal Trade Commission). Ils ont également recommandé d'ajouter une définition du terme consommateur.

L'industrie pétrolière s'opposait vivement à toute exigence d'étiquetage ou exigence visant à informer les consommateurs avant la vente. L'industrie des carburants renouvelables, pour sa part, estimait que la forme et le contenu de l'information destinée aux consommateurs devraient être précisés ailleurs que dans le Règlement.

- Un des problèmes potentiels liés aux carburants à haute teneur en carburants renouvelables est l'utilisation de carburants contre-indiqués. Environnement Canada estime qu'il ne devrait pas y avoir création d'unités de conformité pour les carburants à haute teneur en carburants renouvelables, sauf s'il est établi que l'information était à la disposition du consommateur. Par conséquent, la version finale du Règlement comprend des dispositions exigeant la tenue de registres établissant que le consommateur de carburants purs ou à haute teneur en carburants renouvelables a été informé de la nature du carburant. Les dispositions ont été corrigées pour rendre compte du fait que le consommateur doit être informé, soit par un document qui lui aura été fourni, soit par une étiquette sur l'appareil débitant du carburant; l'information doit comporter une mise en garde précisant le type de carburant renouvelable, la teneur minimale en carburant renouvelable, et mentionner que le carburant pourrait ne pas convenir à certains moteurs et que le consommateur doit consulter le manuel du propriétaire. Si l'avis est communiqué au consommateur dans un document, cet avis doit lui être remis avant la vente ou le transfert du carburant au consommateur. Enfin, les dispositions ont également été corrigées de sorte qu'il n'y est plus fait mention de « consommateur ».

Restrictions à la création d'unités de conformité provenant des déchets solides municipaux

L'un des intervenants, promoteur d'un projet d'élaboration de carburant à partir des déchets, a constaté que la définition proposée pour « matière première de carburant renouvelable » ne permettrait d'établir aucune quantité concernant certains déchets dangereux, ce qui n'était pas pratique, car il est impossible d'éliminer les déchets dangereux domestiques présents à l'état de traces.

- La version finale du Règlement porte correction de la définition à cet égard, de sorte que, pour être considérés comme matière première de carburant renouvelable, les déchets solides municipaux doivent être triés et transformés dans un établissement éliminant la quasi-totalité de ces matières dangereuses, sauf celles présentes à l'état de traces.

Carburants visés par une exception

L'industrie pétrolière a recommandé l'ajout d'exceptions supplémentaires concernant ce qui suit : kérosène, utilisation de carburant diesel par les militaires à des fins autres que le combat, carburant diesel utilisé pour la production de gazoil marin ou autres types de mazout et, jusqu'à 2013, carburant diesel utilisé dans les locomotives. De plus, l'industrie pétrolière a formulé certaines observations polarisées visant l'exemption du carburant utilisé dans une raffinerie à partir des volumes de production. Enfin, on a proposé que la disposition concernant l'exception accordée aux exportations soit révisée pour rendre compte du carburant qu'un fournisseur compte raisonnablement exporter.

- Le Règlement a été corrigé de façon à permettre aux fournisseurs principaux de déduire de leur stock de distillats les volumes de kérosène qui pourraient satisfaire à la définition de

stoves and heaters. This exception was added given potential safety concerns related to renewable fuel content in kerosene used for those applications. No additional pool deductions have been provided as there is no safety reason associated with these fuels containing renewable fuel content. The final Regulations do not exclude fuels that are produced and used within a production facility, as these volumes can be large. However, the provisions have been adjusted to clarify that only such fuel that is produced and dispensed into vehicles or other mobile equipment within the production facility are included as production volumes.

Excluded imports

Some members of the vehicle manufacturing industry asked Environment Canada to make it clear that fuel in a vehicle's fuel tank is not covered by the Regulations when the vehicle is imported into Canada. There was also concern that persons bringing vehicles into Canada could be primary suppliers under the Regulations, given fuel in the vehicle fuel tank.

- A clause has been added to the Regulations to clarify these concerns.

One association representing a sector that is a fuel user recommended that sector companies, who may import fuel, should be explicitly exempted from the Regulations.

- Environment Canada sees no basis to exclude companies in one sector and no changes were made in this regard.

Mandate of fuel quality standards

Vehicle manufacturers and a number of stakeholders who use fuels in vehicles or other mobile equipment recommended that fuel quality standards be mandatory for petroleum fuels, as well as for the renewable fuels that are blended into them.

- Environment Canada remains of the view set out in the notice of intent that application of such commercial specifications is best left to private industry. Therefore, fuel quality standards were not added to the final Regulations.

Measurement of volumes

The petroleum industry expressed concern that the proposed Regulations would require the measurement of volumes of all internal gasoline-like and diesel-like production streams within a production facility, which could require significant time and resources. These parties were of the view that produced volumes should be measured upon dispatch from a refinery, as is done for other federal fuel regulations. Other comments from the petroleum industry suggested the Regulations should not prescribe how volumes are to be measured; rather, companies should be permitted to use any method to measure their volumes provided that they inform Environment Canada of the method in a compliance plan. The petroleum industry also noted that companies may not

carburant diesel et qui sont présentés comme du kérosène et vendus ou livrés pour servir dans les radiateurs pour locaux non ventilés, les appareils d'éclairage alimentés par mèches ou des poêles ou radiateur branchés sur conduit de cheminée. Cette exception a été ajoutée en raison des préoccupations de sécurité liées à la teneur en carburant renouvelable du kérosène utilisé pour ces applications. Aucune autre déduction supplémentaire sur stocks n'a été introduite, car il n'y a aucun motif de sécurité lié à ces carburants à haute teneur en carburants renouvelables. La version finale du Règlement n'exclut pas les carburants produits et utilisés dans un établissement de production, car ces volumes peuvent être importants. Toutefois, les dispositions ont été modifiées pour préciser que seuls les carburants produits et utilisés dans les véhicules et autres matériels mobiles à l'intérieur de l'établissement de production figurent dans les volumes de production.

Importations exclues

Certains membres de l'industrie des constructeurs de véhicules ont demandé à Environnement Canada de préciser que le carburant contenu dans le réservoir de carburant d'un véhicule n'est pas visé par le Règlement lorsque le véhicule est importé au Canada. Une disposition a été ajoutée au Règlement pour préciser ce point. Certains ont également dit craindre que les personnes faisant entrer des véhicules au Canada pourraient être des fournisseurs principaux en vertu du Règlement, compte tenu du carburant présent dans le réservoir de carburant.

- Environnement Canada ajoutera des précisions à cet égard dans les documents d'orientation relatifs au Règlement.

Une association représentant un secteur d'utilisateurs de carburant a recommandé que les entreprises du secteur, qui peuvent importer du carburant, soient expressément exemptées de l'application du Règlement.

- Environnement Canada ne voit aucune raison d'exclure les entreprises d'un secteur, de sorte qu'aucune modification n'a été apportée à cet égard.

Normes de qualité du carburant obligatoires

Les constructeurs de véhicules et un certain nombre d'intervenants utilisant des carburants dans des véhicules ou autres matériels mobiles ont recommandé que les normes sur la qualité du carburant soient obligatoires pour les carburants pétroliers, ainsi que pour les carburants renouvelables qui y sont mélangés.

- L'opinion d'Environnement Canada demeure celle précisée dans l'avis d'intention, selon laquelle il est préférable de laisser de telles spécifications commerciales aux soins de l'industrie privée. Par conséquent, aucune norme sur la qualité des carburants n'a été ajoutée à la version finale du Règlement.

Mesure des volumes

L'industrie pétrolière a dit craindre que la réglementation envisagée oblige la mesure des volumes de tous les flux de production interne de type essence et de type diesel à l'intérieur d'un établissement de production, ce qui exigerait du temps et des ressources considérables. De l'avis de cette industrie, les volumes de production devraient être mesurés au départ de la raffinerie, comme dans les autres règlements fédéraux sur les carburants. D'après d'autres observations de l'industrie pétrolière, la réglementation ne devrait pas prescrire les modalités de la mesure des volumes; les entreprises devraient plutôt être autorisées à utiliser n'importe quelle méthode pour mesurer leurs volumes, pourvu qu'elles en informent Environnement Canada dans un plan de conformité. L'industrie

be complying fully with the measurement standards or methods specified in the American Petroleum Institute's *Manual of Petroleum Measurement Standards*, the primary option by which volumes must be determined.

- In response to the concerns about measuring all internal fuel production volumes, a clarification has been added to the Regulations that volumes, other than those dispensed on-site into mobile equipment, are generally measured on dispatch from a production facility. The description of what comprises the pool has similarly been adjusted. Regarding the suggestion that companies submit a compliance plan indicating how they will measure their volumes, Environment Canada does not consider such a procedure appropriate. The principal parameter being regulated under these Regulations is a company's obligatory percentage of renewable fuels which is based solely upon volume measurements. The regulatory provisions regarding methods for measuring those volumes will ensure that these measurements are made according to recognized and acceptable standards.

Units of measurement

The proposed Regulations specified litres as the unit of measurement for recording and reporting volumes. The petroleum industry suggested that cubic metres would be more appropriate, noting that volumes are already reported to Environment Canada in cubic metres under other federal fuel regulations.

- Environment Canada generally agrees with this suggestion. The final Regulations provide for recording and reporting volumes in either litres or cubic metres. However, for the specific purpose of creating compliance units, any volumes recorded in cubic metres must be recorded to three decimal places.

Timing for record creation

The Regulations require that records be made as soon as practical and within 15 days. One petroleum company recommended that the 15-day requirement for making records be dropped. The concern appears to be that it may be necessary to correct records for errors or accounting rebalances.

- The 15-day requirement for making the record in the first place is considered to be reasonable, and so no changes were made in this regard. Environment Canada intends to add material to guidance documents on the Regulations to address possible corrections.

Record for renewable fuel

One petroleum company noted that provisions requiring records demonstrating that a renewable fuel meets the definition of a renewable fuel creates a liability on suppliers of renewable fuel. The company concluded that this may inhibit new suppliers of renewable fuels from entering the market.

- In order to ensure that renewable fuels are used, it is imperative to be able to establish that a renewable fuel meets the requirements of the Regulations. No change has been made in this regard.

pétrolière a également fait remarquer que les entreprises pourraient ne pas se conformer totalement aux normes ou méthodes de mesure précisées par l'American Petroleum Institute dans sa publication *Manual of Petroleum Measurement Standards*, principale solution par laquelle les volumes doivent être établis.

- En réponse aux préoccupations concernant la mesure de la totalité des volumes de production interne de carburant, des précisions ont été ajoutées à la réglementation. Celles-ci stipulent que les volumes, sauf ceux utilisés pour alimenter l'équipement mobile sur place, sont généralement mesurés à leur départ de l'installation de production. La description de ce que contiennent les stocks a été modifiée de façon semblable. En ce qui a trait à la proposition voulant que les entreprises présentent un plan de conformité précisant de quelle façon elles mesureront leurs volumes, Environnement Canada estime que cette façon de faire n'est pas appropriée. Le principal paramètre régi en vertu du Règlement est le pourcentage obligatoire de carburants renouvelables d'une entreprise, qui repose uniquement sur les mesures de volumes. Les dispositions réglementaires concernant les méthodes de mesure de ces volumes garantiront que ces mesures seront faites conformément à des normes acceptables et reconnues.

Unités de mesure

Dans le règlement proposé, on précise que l'unité de mesure pour l'inscription et la divulgation des volumes est le litre. L'industrie pétrolière estime que la mesure en mètres cubes serait plus appropriée et précise que les volumes sont déjà déclarés en mètres cubes à Environnement Canada en vertu d'autres règlements fédéraux visant le carburant.

- Dans l'ensemble, Environnement Canada est d'accord avec cette proposition. La version finale du Règlement stipule que l'inscription et la divulgation des volumes peut se faire en litres ou en mètres cubes. Toutefois, aux fins particulières de la création d'unités de conformité, les volumes inscrits en mètres cubes doivent l'être jusqu'à trois décimales près.

Calendrier de création du registre

Il est précisé dans le Règlement que les registres doivent être établis dès que possible et dans un délai de 15 jours. Une pétrolière a recommandé d'abandonner l'exigence de 15 jours pour l'établissement des registres. La préoccupation qui semble se dégager est qu'il pourrait falloir corriger les registres contenant des erreurs ou rééquilibrer les soldes.

- L'exigence de 15 jours pour établir d'abord le registre est jugée raisonnable, de sorte qu'aucune modification n'a été apportée à cet égard. Environnement Canada compte ajouter de l'information aux documents d'orientation relatifs au Règlement afin d'apporter éventuellement des correctifs.

Registre des carburants renouvelables

Une pétrolière a fait remarquer que les dispositions exigeant la tenue de registres établissant qu'un carburant renouvelable répond à la définition de carburant renouvelable crée une responsabilité pour les fournisseurs de carburants renouvelables. Selon l'entreprise, cela pourrait dissuader de nouveaux fournisseurs de carburants renouvelables d'entrer sur le marché.

- Pour veiller à ce que les carburants renouvelables soient utilisés, il est impératif de pouvoir établir qu'un carburant renouvelable donné satisfait aux exigences de la réglementation. Aucune modification n'a été apportée à cet égard.

Waivers

An association representing companies in the petroleum industry suggested that a waiver provision be added to the Regulations. Another association stated that there is a need for a specific waiver regulation covering the various federal fuel regulations.

- Section 147 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, allows the Minister, under prescribed circumstances, to grant temporary waivers from any requirements of fuel regulations made under section 140 of the Act (including the *Renewable Fuels Regulations*). *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* were published in the *Canada Gazette, Part II*, on July 7, 2010.³⁷

Distillate requirement

Stakeholders had differing views regarding the requirement for 2% renewable fuel content in diesel fuel and heating oil. The renewable fuel industry wants the requirement to be put into place as soon as possible, while some users of diesel fuel suggested that the use of renewable fuel in diesel fuel should be left up to the market and no regulated requirement was necessary. One petroleum company suggested that all references to the 2% requirement be removed from the Regulations. Generally, the petroleum industry noted that such a requirement represents a more significant challenge than the 5% renewable content for gasoline.

- Because of the integrated nature of the Regulations (i.e., distillate compliance units can be generated and used prior to any distillate requirement), the Regulations include provisions for 2% renewable content for diesel fuel. However, the Regulations do not bring the requirement into force. The coming into force date for this requirement will be determined at a later date subject to the technical feasibility of renewable content in diesel fuel and heating distillate oil under a range of Canadian conditions. Natural Resources Canada is currently conducting demonstration projects to assess the technical feasibility. Once the technical feasibility is established, the Regulations will be amended through a full regulatory process to bring the 2% requirement into force.

Compensation program

An association representing companies in the petroleum industry suggested that there should be a federal compensation program to compensate regional fuel suppliers when the Regulations disadvantage them relative to their national competitors.

- A compensation program would not be appropriate within the Regulations; no change was made in this regard.

Receipt of fuel at a refinery

One stakeholder from the petroleum industry noted that subsection 6(3), a provision intended to prevent double-counting of

Dispenses

Une association représentant des entreprises de l'industrie pétrolière proposait d'ajouter à la réglementation une disposition de dispense. D'après une autre association, il est nécessaire d'adopter une disposition réglementaire spécifique concernant les dispenses et couvrant les divers règlements fédéraux sur les carburants.

- L'article 147 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* autorise le ministre, dans les circonstances réglementaires, à accorder des exemptions temporaires permettant de déroger à toute exigence de règlements sur les carburants pris en vertu de l'article 140 de la Loi (y compris le *Règlement sur les carburants renouvelables*). Le *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l'article 147 de la Loi* a été publié dans la *Partie II de la Gazette du Canada* le 7 juillet 2010³⁷.

Exigences visant le distillat

Les intervenants divergeaient d'opinions concernant l'exigence de la teneur de 2 % en carburants renouvelables dans le carburant diesel et le mazout de chauffage. L'industrie des carburants renouvelables souhaite que l'exigence soit mise en vigueur dès que possible, tandis que certains utilisateurs de carburant diesel estiment que l'utilisation de carburants renouvelables dans le carburant diesel devrait être laissée à la discrétion du marché et qu'aucune exigence réglementaire n'est nécessaire. Une pétrolière a proposé de supprimer du Règlement toute mention de l'exigence de 2 %. En règle générale, l'industrie pétrolière précisait que cette exigence pose une difficulté beaucoup plus grande que la teneur de 5 % en carburant renouvelable dans l'essence.

- En raison de la nature intégrée du Règlement (c'est-à-dire que les unités de conformité visant le distillat peuvent être établies et utilisées avant toute exigence visant le distillat), il comporte des dispositions visant une teneur en carburants renouvelables de 2 % pour le carburant diesel. Toutefois, l'exigence n'est pas mise en vigueur par la réglementation. La date d'entrée en vigueur de l'exigence sera établie ultérieurement sous réserve de la faisabilité technique de la teneur en carburants renouvelables dans le carburant diesel et le mazout de chauffage dans diverses conditions canadiennes. Ressources naturelles Canada mène actuellement des projets de démonstration pour évaluer la faisabilité technique et, lorsque celle-ci aura été établie, le Règlement sera modifié au moyen d'un processus réglementaire intégral afin de mettre en vigueur l'exigence de 2 %.

Programme d'indemnisation

Une association représentant des entreprises de l'industrie pétrolière estimait qu'il devrait y avoir un programme fédéral permettant d'indemniser les fournisseurs régionaux de carburant, si le Règlement les défavorise par rapport à leurs concurrents nationaux.

- Il ne serait pas approprié d'adopter un programme d'indemnisation dans le cadre du Règlement, de sorte qu'aucune modification n'a été apportée à cet égard.

Réception du carburant à une raffinerie

Un des intervenants de l'industrie pétrolière a fait remarquer que le paragraphe 6(3), une disposition visant à éviter le compte

³⁷ Those Regulations, along with the accompanying regulatory impact analysis statement, are available at www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/regulations/detailReg.cfm?intReg=179.

³⁷ Le Règlement et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation peuvent être consultés à l'adresse www.ec.gc.ca/registerlcp/regulations/detailReg.cfm?intReg=179.

batches of fuel received at a refinery, did not achieve its intended purpose. They suggested addressing this by adding a definition of “gasoline-like blendstock” and using it in that subsection.

- The final Regulations include adjusted wording to clarify the provision.

Definitions

Biocrude

“Biocrude” is defined in the Regulations as a renewable substitute for crude-oil feedstock that is used, along with petroleum-derived feedstocks, at a fuel production facility. The forest industry suggested that the definition should encompass feedstock that is not used along with petroleum-derived feedstocks.

- Environment Canada does not consider this necessary as a fuel production facility using only feedstock that meets the proposed definition of biocrude would produce fuel that meets the definition of “renewable fuel”. Consequently, compliance units could be created for that fuel under various provisions of the Regulations.

Biodiesel

The proposed definition of “biodiesel” provided for up to 10% alcohol content. One party was concerned by the inclusion of alcohol in the definition. A second party pointed out that while up to 10% alcohol may be used in the production process, the alcohol reacts with fatty acids and there is no alcohol left in the final biodiesel product.

- The final Regulations revise the definition to remove the provision for up to 10% alcohol content.

Denaturant

One party suggested adding a fourth part to the definition — so that it would read “suitable for the intended purpose in a combustion device”.

- No change was made in this regard as the intended purpose of a denaturant, to make ethanol unsuitable as a beverage, is already included in the definition.

Additives

One party suggested adding a definition of “additive.”

- As a consequence of various other adjustments, “additive” is not used in the final Regulations. Therefore, a definition was not added.

Combustion device

One stakeholder indicated that they were concerned that the definition of “combustion device” could be interpreted as including automobiles.

- No change was made in this regard, as the definition is intended to cover vehicles.

Comments on the Regulatory Impact Analysis Statement

Many stakeholders, primarily from the renewable fuel industry, commented on the proposed Regulatory Impact Analysis Statement.

en double des lots de carburant arrivant à une raffinerie, n’atteignait pas la fin visée. Il proposait de régler la question en ajoutant une définition de « stock de mélanges assimilables à l’essence » et de l’utiliser dans ce paragraphe.

- Nous avons corrigé la formulation dans la version finale du Règlement afin de clarifier la disposition.

Définitions

Biobrut

Dans le Règlement, le « biobrut » est défini comme un substitut de carburant renouvelable provenant de matières premières de pétrole brut et utilisé, en même temps que des matières premières dérivées du pétrole, dans une installation de production de carburant. L’industrie forestière estimait que la définition devrait englober les matières premières qui ne sont pas utilisées en même temps que les matières premières dérivées du pétrole.

- Environnement Canada considère que ce n’est pas nécessaire, car une installation de production de carburant n’utilisant que des matières premières qui satisfont à la définition proposée de biobrut produirait du carburant répondant à la définition de « carburant renouvelable ». Par conséquent, en vertu des diverses dispositions du Règlement, des unités de conformité pourraient être créées pour ce carburant.

Biodiesel

Dans la définition proposée pour « biodiesel », on autorise jusqu’à 10 % de teneur en alcool. L’une des parties s’inquiétait du fait que l’alcool figurait dans la définition. D’après une autre partie, même si l’on pouvait utiliser jusqu’à 10 % d’alcool dans le processus de production, l’alcool réagit avec les acides gras, de sorte qu’il ne reste pas d’alcool dans le produit final, le biodiesel.

- Dans la version finale du Règlement, la définition a été révisée pour éliminer la disposition sur la teneur maximale en alcool de 10 %.

Dénaturant

Une des parties proposait d’ajouter un quatrième volet à la définition, qui se lirait « convient à la fin visée dans un dispositif à combustion ».

- Aucune modification n’a été apportée à cet égard, car l’objet d’un dénaturant, soit rendre l’éthanol impropre à la consommation, figure déjà dans la définition.

Additifs

Une des parties a proposé d’ajouter une définition pour le terme « additif ».

- En raison de diverses autres modifications, ce terme n’est pas utilisé dans la version finale du Règlement. Par conséquent, la définition n’a pas été ajoutée au Règlement.

Appareil à combustion

Un des intervenants a dit craindre que la définition d’« appareil à combustion » puisse être interprétée comme incluant les automobiles.

- Puisque la définition visait à couvrir les véhicules, aucune modification n’a été apportée à cet égard.

Observations sur le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation

Nombre d’intervenants, surtout de l’industrie des carburants renouvelables, ont formulé des observations sur le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation.

GHG reductions

According to the renewable fuel industry, Environment Canada analysis attributes an unrealistically low value to the GHG reductions that are and will continue to be generated by the Renewable Fuels Sector.

- The analysis presented covers a plausible range of between \$10 and \$100, with a central tendency of \$25 for the social cost of carbon; although that range is under review, the social costs of carbon assumptions have not been modified.

Gasoline/ethanol pricing

According to the renewable fuel industry, the data used by the consultant to estimate the wholesale gasoline price are too low while ethanol price projections used were too high.

- It is acknowledged that the analysis is highly sensitive to the forecasts for gasoline prices over the relevant time period. At the same time, these are particularly difficult parameters to predict with a high degree of confidence. For example, in its 2009 *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)*, the U.S. Energy Information Administration reports that the absolute average percentage error in its price per barrel forecast since 1994 was 30.6% above or below the actual price for any given year. For this reason Environment Canada has updated its analysis from the *Canada Gazette*, Part I, to incorporate a range of forecasted gasoline prices in order to better reflect the level of uncertainty of this key parameter.
- The analysis has been improved by replacing the market price and capital cost estimates, used in the analysis pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, with recent NRCan data regarding capital and operating costs to better reflect the incremental cost of producing ethanol in Canada.

Double-counting capital costs

According to the renewable fuel industry, Environment Canada double counted capital costs for ethanol plants in the analysis presented in the *Canada Gazette*, Part I.

- In the absence of sufficient information on the costs of producing ethanol from Canadian industry, Environment Canada used market prices plus capital costs as a proxy for the cost of producing ethanol (market prices were insufficient to cover incremental production costs, and capital costs were assumed to be representative of government subsidies). The analysis has been improved by replacing the market price and capital costs with recent NRCan data regarding capital and operating costs to better reflect the incremental cost of producing ethanol in Canada.

Employment from ethanol plants

According to the renewable fuel industry, the employment impacts from construction of new ethanol plants were not reported in the distributional analysis. It presented a study of employment

Réduction des GES

Selon l'industrie des carburants renouvelables, l'analyse d'Environnement Canada attribue une valeur déraisonnablement basse aux réductions de GES qui sont et seront générées par le secteur des carburants renouvelables.

- L'analyse présentée porte sur une gamme plausible de 10 \$ à 100 \$, et utilise une tendance centrale de 25 \$ pour les coûts sociaux du carbone; bien que cette gamme fasse actuellement l'objet d'un examen, les coûts sociaux des hypothèses liées au carbone n'ont pas été modifiées.

Prix de l'essence et de l'éthanol

Selon l'industrie des carburants renouvelables, les données utilisées par le consultant pour estimer le prix de l'essence aux détaillants sont trop basses tandis que les prix projetés pour l'éthanol sont trop élevés.

- Il est reconnu que l'analyse est très sensible aux prévisions des prix de l'essence pendant la période pertinente. En même temps, ces paramètres sont extrêmement difficiles à prédire avec un niveau élevé de certitude. Par exemple, dans son document de 2009, intitulé *Annual Energy Outlook Retrospective Review: Evaluation of Projections in Past Editions (1982-2009)*, la U.S. Energy Information Administration indique que le pourcentage d'erreur absolu moyen pour les prévisions du prix du baril de pétrole depuis 1994 était de 30,6 % au-dessus ou sous le prix réel par année. Par conséquent, Environnement Canada a mis à jour son analyse publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* afin d'incorporer une gamme de prix prévus pour l'essence et d'ainsi mieux refléter le niveau d'incertitude lié à ce paramètre clé.
- Dans l'analyse, le prix du marché et les estimations des coûts utilisés dans l'analyse prépubliée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* ont été remplacés par les récentes données de RNCan sur les coûts en capital et les frais d'exploitation afin de mieux refléter les coûts différentiels liés à la production d'éthanol au Canada.

Double comptabilisation des coûts en capital

Selon l'industrie des carburants renouvelables, Environnement Canada a compté en double les coûts en capital pour les usines d'éthanol dans l'analyse présentée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

- Comme l'industrie canadienne n'a pas fourni suffisamment d'information sur les coûts liés à la production d'éthanol, Environnement Canada a utilisé les prix du marché et les coûts en capital pour déterminer le coût de la production d'éthanol (les prix du marché ne suffisaient pas pour couvrir les coûts de production supplémentaires, et il a été tenu pour acquis que les coûts en capital correspondaient aux subventions offertes par le gouvernement). Le prix du marché et les estimations des coûts utilisés dans l'analyse pré publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* ont été remplacés par de récentes données de RNCan sur les capitaux et les coûts d'exploitation afin de mieux refléter les coûts différentiels liés à la production d'éthanol au Canada.

Emplois générés par les usines d'éthanol

Selon l'industrie des carburants renouvelables, l'incidence de la construction des nouvelles usines d'éthanol sur l'emploi n'a pas été abordée dans l'analyse. Celle-ci présentait une étude de

impacts after publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

- Environment Canada was originally able to report an estimate of employment of 100 direct jobs per year during the operation phase of the three new ethanol plants assumed in the analysis. However, it was not able to obtain estimates of employment during construction. Following publication of the employment study by renewable fuel producers, Environment Canada has reviewed the new information and has incorporated an estimate of 3 000 direct and indirect jobs generated during the construction of the three plants, based on an average of the jobs created by the construction of the 28 plants studied.

Discount rate for costs and benefits

According to the petroleum industry, discounting the costs at 8% while using 3% for benefits tends to bias the PV of the benefits upwards.

- Environment Canada has used 8% to discount costs, representing the opportunity cost of capital investments and it has used a 3% social discount rate for the analysis of benefits. Environment Canada acknowledges that discounting the benefits at 8% would decrease the present value of the benefits by about \$225 million.

Data out of date for fuel sector

The petroleum industry has suggested that the fuel refinery production and sales data be updated to 2009 for the final Regulations since they are now available from Statistics Canada.

- It was determined that updating to 2009 data would not materially change the results of the analysis. For reasons of consistency with other data, in constant 2007 dollars, Environment Canada has decided to continue using the same fuel and refinery production and sales data as was used in the previous analysis.

Health impact study out of date

According to the petroleum industry, the benzene reductions from the recent E10 Health Risk Assessment report that was released by Health Canada are overstated since it was based on pre-benzene control strategies.

- The health risk assessment compared the health impacts of E10 blended fuel to those of conventional gasoline. The fuel specification that was used for the baseline (conventional gasoline) and E10 emission modelling of benzene ranged from 0.7 to 0.8 % volume for both scenarios. Benzene concentration for both fuels was considered identical, since specifications for tailor-blended E10 were used, and the level of benzene in the fuels reflects the benzene control strategy requirement. To characterize human exposures to benzene for the assessment, some monitoring results were used from studies conducted before the implementation of the benzene regulations (in-vehicle, office environments and gas stations); however, the majority (indoor home and outdoor environments) were from studies conducted post regulations. The conclusions of the E10 assessment are based on the relative

l'incidence sur l'emploi après la publication du projet de Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

- Au départ, Environnement Canada était en mesure d'estimer à 100 le nombre d'emplois directs par année qui seraient créés par les trois nouvelles usines d'éthanol prévus dans l'analyse. Il n'a toutefois pas été possible d'obtenir une estimation du nombre d'emplois créés au cours de la phase de construction. Après la publication d'une étude sur l'emploi par les producteurs de carburants renouvelables, Environnement Canada a examiné les nouvelles données et a estimé à 3 000 le nombre d'emplois directs et indirects qui seront créés pendant la construction des trois usines, en se fondant sur le nombre moyen d'emplois créés lors de la construction des 28 usines ayant fait l'objet de l'étude.

Utilisation de taux d'actualisation différents pour établir les coûts et les avantages

Selon l'industrie pétrolière, escompter les coûts à 8% alors qu'on utilise 3% pour les avantages a pour effet de gonfler la valeur actuelle des avantages.

- Environnement Canada a utilisé un taux d'actualisation de 8% pour les coûts afin de représenter le coût de renonciation des investissements en capital et un taux d'actualisation social de 3% pour l'analyse des avantages. Environnement Canada reconnaît qu'escompter les avantages à 8% diminuerait la valeur actuelle des avantages d'environ 225 millions de dollars. Toutefois, un taux d'actualisation de 3% est conforme à l'actualisation des avantages environnementaux sur le long terme.

Données désuètes pour le secteur des combustibles

L'industrie pétrolière a suggéré que les données sur la production et les ventes des raffineries de pétrole de 2009 soient utilisées pour le règlement final étant donné qu'elles sont maintenant disponibles auprès de Statistique Canada.

- Il a été déterminé que l'utilisation des données de 2009 ne changerait pas de façon importante les résultats de l'analyse. Pour assurer la conformité avec d'autres données, en dollars indexés de 2007, Environnement Canada a décidé d'utiliser les mêmes données sur la production et les ventes des raffineries de pétrole que celles utilisées pour l'analyse précédente.

Étude des impacts sur la santé désuète

Selon l'industrie pétrolière, les réductions de benzène mentionnées dans la récente évaluation des risques liés à l'essence E10 de Santé Canada sont surestimées, car les données ont été recueillies avant l'entrée en vigueur des stratégies de contrôle du benzène.

- L'évaluation a comparé les répercussions sur la santé de l'essence E10 à celles de l'essence conventionnelle. Les spécifications utilisées pour la modélisation des émissions de benzène de base (essence conventionnelle) et liées à l'essence E10 variaient de 0,7 à 0,8 % en volume pour les deux scénarios. La concentration en benzène des deux essences était considérée comme identique, étant donné que les spécifications liées à l'essence spécialement formulée E10 ont été utilisées, et que le niveau de benzène contenu dans les essences respectait les exigences de la stratégie de contrôle du benzène. Afin de caractériser les taux d'exposition humaine pour l'évaluation, certains résultats provenant d'études de suivi effectuées avant la mise en œuvre du règlement sur le benzène (véhicules, milieux de bureau, stations-services) ont été utilisés. Toutefois, la plupart des résultats (air ambiant intérieur et air extérieur)

differences in exposures and health risks for the ethanol and conventional gasoline scenarios and not absolute numbers.

Impacts on livestock sector

According to some NGOs, the RIAS underestimates cost impacts on livestock sector from increased feed prices. The main concern is that shifting from a negative pricing basis to a positive pricing basis will have an adverse effect on livestock margins by shifting the livestock/feed price ratio in an unfavourable direction.

- Agriculture and Agri-Food Canada's analysis acknowledges that the incremental demand for grains from additional ethanol production may have some minor impacts on various local prices and in different regions, but Canada is a net importer of corn and a price taker in international corn markets. Therefore, the assumption that increasing ethanol production will not have a significant impact on the price of Canadian feed continues to appear reasonable.

Inclusion of indirect land use changes

NGOs also provided comments regarding the inappropriate exclusion of indirect land use changes in the cost-benefit analysis. This would mean that as marginal lands are brought into production, there would be losses of ecological goods and services that should be accounted for as societal losses.

- The analysis presented covers impacts on Canada from any incremental changes due to the policy change. The analysis by Agriculture and Agri-Food Canada indicates that Canada is a small open economy. Although some small shifts in imports and exports are to be expected, the policy changes will not significantly influence the overall prices of grains, their production in Canada, or the shifting of marginal lands into production.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

For the purpose of implementing the regulatory requirements, Environment Canada would be undertaking a number of compliance promotion activities. These activities would be targeted toward raising awareness and encouraging the regulated community to achieve a high level of overall compliance as early as possible during the regulatory implementation process. This would include the following:

- Developing and distributing basic compliance promotion material (including explanatory notes) nationally to regulatees and stakeholders;
- Focusing on those regulatees who would be most impacted by the Regulations within the first few years;
- Upon request, distributing additional information, industry-specific information or focused information regionally in a tailored approach at a later time; and

provenaient d'études réalisées après la mise en œuvre du règlement. Les conclusions de l'évaluation de l'essence E10 sont fondées sur les différences relatives entre les scénarios liés aux taux d'exposition et aux risques pour la santé de l'éthanol et de l'essence conventionnelle et ne sont pas présentées en nombres absolus.

Répercussions sur le secteur de l'élevage

Selon certains ONG, le RÉIR sous-estime les répercussions de l'augmentation des coûts des aliments du bétail sur les coûts du secteur de l'élevage. Elles craignent principalement que le passage d'un scénario de prix négatif à un scénario de prix positif aura un effet négatif sur les marges relatives au bétail en modifiant le ratio entre les prix du bétail et celui des aliments du bétail d'une façon inappropriée.

- L'analyse d'Agriculture et Agroalimentaire Canada reconnaît que la plus forte demande en céréales liée à l'augmentation de la production d'éthanol pourrait avoir un effet mineur sur divers prix à l'échelle locale et dans différentes régions, mais le Canada est un importateur net de maïs et un preneur de prix sur le marché international du maïs. Par conséquent, l'hypothèse selon laquelle la production accrue d'éthanol aura un effet négligeable sur le prix des aliments du bétail au Canada semble raisonnable.

Ajout des changements directs et indirects de l'utilisation des terres

Des ONG ont également commenté l'exclusion inappropriée des changements indirects de l'utilisation des terres dans l'analyse coûts-avantages. Cela voudrait dire que la production d'éthanol sur des terres marginales entraînerait la perte de biens et de services écologiques qui devraient être comptés comme des pertes sociétales.

- L'analyse présentée portait sur les répercussions des changements supplémentaires liés à la modification de la politique sur le Canada. L'analyse d'Agriculture et Agroalimentaire Canada indique que l'économie canadienne est petite et ouverte. Bien que l'on puisse s'attendre à des changements mineurs aux importations et aux exportations, les changements à la politique n'influenceront pas de façon importante les prix globaux des céréales, la production de céréales au Canada ou l'utilisation de terres marginales pour leur production.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Afin de mettre en œuvre les exigences réglementaires, Environnement Canada entreprendrait un certain nombre d'activités de promotion de la conformité. Ces activités, lesquelles sont présentées ci-après, viseraient à augmenter la sensibilisation et à encourager la communauté réglementée à atteindre un niveau élevé de conformité dans l'ensemble, et ce, aussi rapidement que possible au cours du processus de mise en œuvre réglementaire.

- Élaborer des documents de base pour promouvoir la conformité (y compris des notes explicatives) et les distribuer aux parties réglementées et aux parties intéressées à l'échelle nationale;
- Mettre l'accent sur les parties réglementées qui seraient les plus touchées par le Règlement lors des premières années;
- Sur demande, distribuer des renseignements supplémentaires, des renseignements spécifiques à l'industrie ou des

- Training Environment Canada compliance promotion staff in a comprehensive manner to respond to regulatees' technical or regulatory questions.

As the regulated community becomes more familiar with the requirements of the Regulations, these activities are expected to decline to a maintenance level. Compliance promotion activities would be revisited from time to time to ensure that the Regulations be implemented in the most effective and efficient manner.

Enforcement

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

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

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

Environment Canada will monitor renewable fuel content in gasoline and compliance with the Regulations.

Service standards

There are no service standards associated with the Regulations.

Performance measurement and evaluation

Measuring the performance of regulatory activities to ensure they continually meet their initial objectives is an important responsibility for the regulating department. With respect to the Regulations, the evaluation and reporting of performance will take place via several regular assessment activities that will vary in scope of analysis and that will be carried out in conjunction

renseignements ciblés à l'échelle régionale dans le cadre d'une approche ajustée ultérieurement;

- Assurer une formation complète pour le personnel d'Environnement Canada responsable de promouvoir la conformité afin qu'il soit en mesure de répondre aux questions techniques ou réglementaires des parties réglementées.

Au fur et à mesure que la communauté réglementée se familiarisera avec les exigences du Règlement, ces activités diminueraient pour atteindre un niveau de maintien. On pourrait réviser les activités de promotion de la conformité de temps à autre afin d'assurer une mise en œuvre efficace et efficiente du Règlement.

Application

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

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

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

Environnement Canada surveillera la teneur en carburant renouvelable dans l'essence ainsi que la conformité au Règlement.

Normes de service

Il n'y a pas de normes de service associées au Règlement.

Mesures de rendement et évaluation

La mesure de rendement des activités de réglementation pour garantir le respect constant des objectifs de départ est une responsabilité importante qui incombe au ministère chargé d'appliquer les règlements. En ce qui a trait au Règlement, l'évaluation et l'obligation de rendre compte du rendement auront lieu dans le cadre de diverses activités d'évaluation régulières, dont l'analyse

with other partners, as required. This section outlines the various assessments and reporting requirements that apply.

A detailed performance measurement and evaluation plan (PMEP) has been developed for the Regulations. The PMEP will be available, upon request, from Environment Canada after the publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II. The various evaluations pertaining to the Regulations are highlighted below.

The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions by mandating an average of 5% renewable fuel content in most of the produced or imported gasoline, thereby contributing to the protection of Canadians and the environment from the impacts of climate change. The Regulations also support the Renewable Fuels Strategy's objective to expand Canadian production of renewable fuels by ensuring demand for renewable fuels in the marketplace. It is estimated that the Regulations would result in an incremental GHG reduction of approximately 1 MT CO₂e per year.

The Regulations seek to influence primary suppliers and other entities such as blenders or sellers of fuel that elect to participate in the trading mechanism. With the requirement to add at least 5% renewable fuel content to the volume of gasoline that is produced or imported on an annual basis, the Regulations intend to achieve two intermediate outcomes:

- Increase the volume of renewable content in Canadian fuels; and
- Achieve an incremental reduction of greenhouse gases from the displacement of fossil fuels.

Performance of the Regulations will be measured through a set of key indicators that reflect the activities that would be undertaken by the government and regulated parties. These indicators would be evaluated to assess whether the immediate as well as long-term results have been achieved.

The results will be measured on an annual basis using data submitted to Environment Canada by the regulated community and the GHGenius model to estimate GHG emission reductions.

A set of immediate outcomes will also serve to track the performance of the Regulations. For example, Environment Canada will measure

- Awareness among the regulated community about the regulatory requirements: the activities and material that will be used for the compliance promotion are intended to increase awareness about the Regulations and regulatory requirements;
- Reporting of data on time and accurately by the regulated community; and
- Regulated community is in compliance with the renewable fuel content requirement of the Regulations.

The key indicators to monitor the performance of the Regulations on these immediate outcomes would include

- Percentage of known regulatees who registered under the Regulations;
- Percentage of known sellers of fuel for export who submitted annual reports;

aura une portée différente, qui se tiendront en conjonction avec d'autres partenaires, au besoin. La présente section donne un aperçu des diverses exigences visées concernant les évaluations et l'obligation de rendre compte.

Un plan de mesure et d'évaluation du rendement (PMÉR) détaillé est présentement mis au point pour le Règlement. Le PMÉR sera disponible, sur demande, auprès d'Environnement Canada après la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Diverses évaluations concernant le Règlement sont mises en lumière ci-dessous.

L'objectif du Règlement est de réduire les émissions de GES en exigeant une teneur moyenne de 5 % en carburant renouvelable dans la plupart de l'essence produite ou importée, de façon à contribuer à la protection des Canadiens et de l'environnement des répercussions des changements climatiques. Le Règlement appuie également l'objectif de la Stratégie sur les carburants renouvelables d'accroître la production canadienne de carburants renouvelables en assurant une demande de carburants renouvelables sur le marché. On estime que le Règlement permettrait une réduction différentielle des émissions de GES de 1 Mt éq CO₂ par année.

Le Règlement tente d'influencer les fournisseurs principaux et autres entités telles que les mélangeurs ou les vendeurs de carburant qui choisissent de participer au mécanisme d'échange. Avec l'exigence d'ajouter au moins 5 % de carburant renouvelable au volume d'essence qui est produit ou importé chaque année, le Règlement cherche à donner les deux résultats intermédiaires suivants :

- augmenter la teneur en volume de carburants renouvelables au Canada;
- parvenir à une réduction supplémentaire des gaz à effet de serre provenant du remplacement de combustibles fossiles.

Le rendement du Règlement se mesurera à l'aide d'une série d'indicateurs clés qui témoignent des activités entreprises par le gouvernement et les parties réglementées. On évaluerait ces indicateurs en vue de l'atteinte des résultats immédiats et à long terme.

Les résultats seront mesurés chaque année à l'aide de données soumises par la communauté réglementée à Environnement Canada et du modèle GHGenius pour évaluer les réductions des émissions de GES.

Un ensemble de résultats immédiats permettra aussi de suivre le rendement du Règlement. Par exemple, Environnement Canada mesurera :

- la sensibilisation de la communauté réglementée envers les exigences réglementaires;
- l'établissement de rapports de données opportuns et exacts;
- la conformité avec le volume de carburant renouvelable et avec les exigences de suivi des unités de conformité.

Les indicateurs clés qui permettront de suivre le rendement du Règlement concernant ces résultats immédiats consisteraient en ce qui suit :

- le pourcentage des personnes réglementées connues qui sont enregistrées dans le cadre du Règlement;

- Percentage of known regulatees that report on time compliance units and the associated volumes of renewable fuels;
- Percentage of known regulatees that report the associated volumes of renewable fuels with accuracy under the Regulations;
- Percentage of known regulatees (primary suppliers and elective participants) who are in compliance with the 5% requirement under the Regulations;
- Results from enforcement activities (inspections, etc.) indicating the rate of compliance (%) with volume requirements of a sample of regulatees inspected;
- Total volume (litres) of renewable fuels that result from activities which create compliance units and that were reported under the Regulations;
- Lifecycle GHG emission reductions (Mt);
- Proportion of compliant primary suppliers that acquired compliance units from others through the compliance units trading system in order to be compliant with the 5% requirement under the Regulations;
- Number of workshops to explain the Regulations; and
- Number of attendees at the workshops.

The sources of data for the measurement of these indicators are the electronic reporting system (and submissions in paper format), which will capture the information directly submitted by companies as part of their annual reporting requirements; the compliance promotion activity reports (attendance reports, reply cards, etc.) and the enforcement activity reports, in particular the compliance rates provided through the National Enforcement and Emergency Management Information System (NEMISIS).

The outcomes identified above would be achieved via a series of activities related to the development and implementation of the Regulations. These include developing and implementing the Regulations; incorporating the Regulations into Environment Canada's existing fuels compliance strategy; developing a compliance and promotion plan; identifying the Regulations under Environment Canada's National Enforcement Plan; incorporating the proposed requirements into the existing Fuels Regulatory Enforcement Plan; developing and operating an electronic reporting tool for regulatees; and preparing an annual report on the performance of the Regulations.

The performance of the Regulations will be reported through the publication of an annual report on the Regulations. In addition, information pertaining to the Regulations and their implementation will be included in the annual report for CEPA 1999, Environment Canada's Report on Plans and Priorities as well as through Departmental Performance Reports. Reporting will also be required under the *Kyoto Protocol Implementation Act*.

In addition to measuring and reporting performance as described above, several formal evaluations of the Regulations and supporting activities will be conducted through different initiatives. These include the evaluation plan of Environment Canada's

- le pourcentage des vendeurs de carburant destiné à l'exportation connus qui soumettent des rapports annuels;
- le pourcentage des personnes réglementées connues qui déclarent dans les délais requis des unités de conformité et leurs volumes de carburants renouvelables associés;
- le pourcentage des personnes réglementées connues qui déclarent les volumes de carburants renouvelables avec exactitude dans le cadre du Règlement;
- le pourcentage des personnes réglementées (fournisseurs principaux et participants volontaires) qui sont en conformité avec l'exigence de 5% du Règlement;
- Les résultats des activités d'application de la loi provenant d'un échantillon de personnes réglementées inspectées indiquant le taux de conformité (en pourcentage) des volumes exigés.
- le volume total (en litres) de carburants renouvelables utilisé pour créer des unités de conformité dans le cadre du Règlement;
- la réduction des émissions de GES basée sur le cycle de vie (en Mt);
- la proportion de fournisseurs principaux qui ont acquis des unités de conformité auprès d'autres participants dans le système d'échange afin d'être en conformité avec l'exigence de 5% du Règlement;
- le nombre de séances d'information pour expliquer le Règlement;
- le nombre de participants aux séances d'information.

Les sources de données en vue de la mesure de ces indicateurs sont les suivantes : le système de déclaration électronique (et les soumissions en format papier), qui saisira l'information soumise directement par les entreprises dans le cadre des exigences de déclaration annuelle; les rapports d'activité de promotion de la conformité (les rapports de présence, les cartes-réponses, etc.) et les rapports d'activité de conformité, en particulier les taux de conformité fournis par le Système national de renseignement et d'information de gestion pour l'application de la loi (NEMISIS).

Les résultats susmentionnés seraient atteints au moyen d'une série d'activités en lien avec l'élaboration et la mise en œuvre du Règlement telles que : l'élaboration et la mise en œuvre du Règlement; l'intégration du Règlement à la stratégie de conformité des carburants actuelle d'Environnement Canada; la création d'un plan de conformité et de promotion; l'identification du Règlement dans le cadre du Plan national d'application de la loi d'Environnement Canada; l'intégration des exigences proposées dans le plan d'exécution de la réglementation sur les carburants actuel; la conception et l'utilisation d'un outil électronique de déclaration pour les personnes réglementées et la rédaction d'un rapport annuel sur le rendement du Règlement.

Le rendement du Règlement sera publié dans un rapport annuel. De plus, les renseignements concernant le Règlement et sa mise en œuvre seront intégrés au rapport annuel de la LCPE (1999), au rapport sur les plans et les priorités d'Environnement Canada et aux Rapports ministériels sur le rendement. La production d'un rapport sera également nécessaire en vertu de la *Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto*.

En plus de mesurer et de rendre compte du rendement comme décrit ci-dessus, plusieurs évaluations officielles du Règlement et des activités de soutien auront lieu dans le cadre de diverses initiatives. Celles-ci comprennent le plan d'évaluation des

components of the regulation of renewable fuel content in gasoline, diesel and heating distillate oil, which may also encompass data from external sources or published materials to support a broader scope of enquiry. The plan for this evaluation will be in the 2011–12 fiscal year.

Other indirect impacts of the Regulations, such as those on the agricultural community, renewable fuels producers and other areas, will be monitored, as appropriate, through the evaluation of other programs supporting the Renewable Fuels Strategy led by AAFC. Specifically, NRCan will evaluate its ecoENERGY for biofuels program and AAFC will conduct an evaluation of its ecoABC initiative in 2010–11 and will coordinate an analysis of the Renewable Fuels Strategy in 2010–11.

Periodic assessments of the Regulations should be conducted as a result of Bill C-33. According to this Act, a comprehensive review should be conducted, one year after its coming into force and every two years thereafter, of the environmental and economic aspects of renewable fuel production in Canada. The Act came into force on September 28, 2009; hence, the first such review could occur as early as September 28, 2010.

Finally, the Renewable Fuels Strategy includes a requirement for an average annual 2% renewable fuel content in diesel and heating distillate oil by 2011, subject to a demonstration of the technical feasibility. The current PMEP is focussed on the effectiveness of the current regulatory measure, and a more complete review of both gasoline and diesel renewable fuel measures, including efficiency indicators, would be considered during the 2% renewable fuel content in diesel and heating distillate oil regulatory process.

Contacts

Helen Ryan
Executive Director
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 9th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-997-1221
Fax: 819-953-8903
Email: Helen.Ryan@ec.gc.ca

Luis Leigh
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 24th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1170
Fax: 819-997-2769
Email: Luis.Leigh@ec.gc.ca

composantes d'Environnement Canada du règlement sur le contenu de carburant renouvelable dans l'essence, le carburant diesel et le mazout de chauffage, qui peut regrouper aussi des données tirées de sources externes ou des documents publiés à l'appui d'une plus vaste enquête. Le plan de cette évaluation aura lieu pendant l'exercice 2011-2012.

D'autres incidences indirectes du Règlement, comme celles sur le secteur agricole, les producteurs de carburants renouvelables et d'autres secteurs feront l'objet d'un contrôle, si approprié, dans le cadre de l'évaluation d'autres programmes à l'appui de la Stratégie sur les carburants renouvelables menée par AAC. Plus précisément, RNCAN évaluera son programme écoENERGIE pour les biocarburants, et AAC procédera à une évaluation de son IIEB en 2010-2011 et coordonnera une analyse de la Stratégie sur les carburants renouvelables en 2010-2011.

Des évaluations périodiques du Règlement devraient être effectuées en raison de l'exigence stipulée dans le projet de loi C-33. Cette loi exige que l'on effectue un examen exhaustif des aspects environnementaux et économiques liés à la production de carburants renouvelables au Canada, et ce, un an après son entrée en vigueur et à tous les deux ans par la suite. Puisque la Loi est entrée en vigueur le 28 septembre 2009, on procéderait à un tel examen le 28 septembre 2010.

Finalement, la Stratégie concernant les carburants renouvelables inclut une exigence pour l'inclusion d'ici 2011 d'un pourcentage moyen annuel de 2 % de carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage, si la démonstration de la faisabilité technique est faite. Le PMER actuel vise l'efficacité de la réglementation en place et un examen plus poussé des mesures concernant l'inclusion de carburant renouvelable dans l'essence et le diesel, incluant les indicateurs d'efficacité, serait considéré au cours du processus réglementaire pour un pourcentage moyen annuel de 2 % de carburant renouvelable dans le diesel et le mazout de chauffage.

Personnes-ressources

Helen Ryan
Directrice exécutive
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 9^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-997-1221
Télécopieur : 819-953-8903
Courriel : Helen.Ryan@ec.gc.ca

Luis Leigh
Directeur
Division d'analyse réglementaire et de valorisation
Environnement Canada
10 Wellington Street, 24^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

Registration

SI/2010-61 September 1, 2010

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Designating the Leader of the Government in the House of Commons as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited

P.C. 2010-1068 August 6, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (d) of the definition “appropriate Minister” in section 2 of the *Financial Administration Act*, and pursuant to subparagraph (a)(ii) of the definition “appropriate Minister” in subsection 83(1) of that Act, hereby

- (a) repeals Order in Council P.C. 2006-64 of February 6, 2006^a, and
- (b) designates the Leader of the Government in the House of Commons, a member of the Queen’s Privy Council for Canada, as the appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited for the purposes of the *Financial Administration Act*, effective August 6, 2010.

Enregistrement

TR/2010-61 Le 1^{er} septembre 2010

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret nommant le leader du gouvernement à la Chambre des communes à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée

C.P. 2010-1068 Le 6 août 2010

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l’alinéa d) de la définition de « ministre compétent » à l’article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et du sous-alinéa a)(ii) de la définition de « ministre de tutelle » au paragraphe 83(1) de cette loi, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

- a) abroge le décret C.P. 2006-64 du 6 février 2006^a;
- b) nomme le leader du gouvernement à la Chambre des communes, membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée pour l’application de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Ces mesures prennent effet le 6 août 2010.

^a SI/2006-25

^a TR/2006-25

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2010-185		Environment	Order 2010-87-09-02 Amending the Domestic Substances List.....	1614
SOR/2010-186		Environment	Order 2010-105-09-01 Amending the Domestic Substances List.....	1620
SOR/2010-187		Royal Canadian Mounted Police	Commissioner’s Standing Orders Repealing the Rules Respecting the Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements.....	1621
SOR/2010-188	2010-1079	Human Resources and Skills Development	Regulations Amending the Canada Student Financial Assistance Regulations.....	1623
SOR/2010-189	2010-1080	Environment	Renewable Fuels Regulations.....	1630
SI/2010-61	2010-1068	Prime Minister	Order Designating the Leader of the Government in the House of Commons as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited.....	1740

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Canada Student Financial Assistance Regulations — Regulations Amending Canada Student Financial Assistance Act	SOR/2010-188	20/08/10	1623	
Commissioner's Standing Orders Repealing the Rules Respecting the Dispute Resolution Process for Promotions and Job Requirements..... Royal Canadian Mounted Police Act	SOR/2010-187	19/08/10	1621	
Domestic Substances List — Order 2010-105-09-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-186	19/08/10	1620	
Domestic Substances List — Order 2010-87-09-02 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-185	19/08/10	1614	
Leader of the Government in the House of Commons as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited — Order Designating Financial Administration Act	SI/2010-61	01/09/10	1740	n
Renewable Fuels Regulations Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-189	23/08/10	1630	n

TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)
TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2010-185		Environnement	Arrêté 2010-87-09-02 modifiant la Liste intérieure	1614
DORS/2010-186		Environnement	Arrêté 2010-105-09-01 modifiant la Liste intérieure	1620
DORS/2010-187		Gendarmerie royale du Canada	Consignes du commissaire abrogeant les Consignes du commissaire concernant le règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes	1621
DORS/2010-188	2010-1079	Ressources humaines et Développement des compétences	Règlement modifiant le Règlement fédéral sur l'aide financière aux étudiants.....	1623
DORS/2010-189	2010-1080	Environnement	Règlement sur les carburants renouvelables	1630
TR/2010-61	2010-1068	Premier ministre	Décret nommant le leader du gouvernement à la Chambre des communes à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée.....	1740

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**TR : Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**

Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Aide financière aux étudiants — Règlement modifiant le Règlement fédéral	DORS/2010-188	20/08/10	1623	
Aide financière aux étudiants (Loi fédérale)				
Carburants renouvelables — Règlement	DORS/2010-189	23/08/10	1630	n
Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)				
Consignes du commissaire concernant le règlement des différends en matière de promotions et d'exigences de postes — Consignes du commissaire abrogeant ...	DORS/2010-187	19/08/10	1621	
Gendarmerie royale du Canada (Loi)				
Leader du gouvernement à la Chambre des communes à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée — Décret nommant	TR/2010-61	01/09/10	1740	n
Gestion des finances publiques (Loi)				
Liste intérieure — Arrêté 2010-87-09-02 modifiant	DORS/2010-185	19/08/10	1614	
Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)				
Liste intérieure — Arrêté 2010-105-09-01 modifiant	DORS/2010-186	19/08/10	1620	
Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)				



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5