Vol. 144, No. 21

Vol. 144, nº 21

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 13, 2010

Statutory Instruments 2010

SOR/2010-194 to 211 and SI/2010-73 to 76

Pages 1806 to 1974

OTTAWA, LE MERCREDI 13 OCTOBRE 2010

Textes réglementaires 2010

DORS/2010-194 à 211 et TR/2010-73 à 76

Pages 1806 à 1974

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 Publishing and Depository Services, 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.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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 aux Éditions et Services de dépôt, 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 1er 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.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2010
Published by the Queen's Printer for Canada, 2010

ISSN 1494-6122
© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2010
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

Registration
SOR/2010-194 September 23, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2010-1109 September 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 May 16, 2009, a copy of the proposed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substance set out in the annexed Order is a toxic substance;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], hereby makes the annexed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING A TOXIC SUBSTANCE TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] is amended by adding the following in numerical order:

96. Phenol, 4,4′ -(1-methylethylidene)bis-, which has the molecular formula $C_{15}H_{16}O_2$

COMING INTO FORCE

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

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33
[1] S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2010-194 Le 23 septembre 2010

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

Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2010-1109 Le 23 septembre 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 16 mai 2009, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, 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, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que la substance visée par le décret ci-après est une substance toxique,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION D'UNE SUBSTANCE TOXIQUE À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[1] est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

96. 4,4′-Isopropylidènediphénol, dont la formule moléculaire est $C_{15}H_{16}O_2$

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33
[1] L.C. 1999, ch. 33

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

Canadians depend on chemical substances that are used in the manufacturing of hundreds of goods, from medicines to computers, fabrics and fuels. Unfortunately, some chemical substances can have detrimental effects on the environment and/or human health when released in a certain quantity or concentration or under conditions in the environment. A scientific assessment of the impact of human and environmental exposure to bisphenol A has determined that this substance constitutes or may constitute a danger to human health and the environment as per the criteria set out under section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999, also referred to as "the Act").

The objective of the *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the Order), made pursuant to subsection 90(1) of CEPA 1999, is to add Phenol, 4,4′ -(1-methylethylidene)bis- [Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) 80-05-7], hereafter referred to as bisphenol A, to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999. This addition enables the Minister to develop a proposed regulation or instrument to manage human health and environmental risk posed by this substance under CEPA 1999. The Ministers may also choose to develop non-regulatory instruments to manage these risks.

Description and rationale

<u>Background</u>

Approximately 23 000 substances (often referred to as "existing" substances) were in use in Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986. These substances are found on the Domestic Substances List (DSL), but many of them have never been assessed as to whether they meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999. Section 73 of the Act required that substances on the DSL be categorized to determine which of them pose the greatest potential for exposure to the general population. Categorization also determines which of these substances are persistent or bioaccumulative in accordance with the regulations and inherently toxic to human beings or to non-human organisms. Pursuant to section 74 of the Act, substances that were flagged during the categorization process must undergo an assessment to determine whether they meet any of the criteria set out in section 64.

The Minister of the Environment and the Minister of Health (the Ministers) completed the categorization exercise in September 2006. Of the approximately 23 000 substances on the DSL, about 4 300 were identified as needing further attention, and 200 of these were identified as high priorities for action.

As a result of categorization, the Chemicals Management Plan (the Plan) was launched on December 8, 2006, with the objective of enhancing protection against hazardous chemicals.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Les Canadiens dépendent des substances chimiques utilisées dans la fabrication de millions de produits, des médicaments aux ordinateurs, en passant par les tissus et les combustibles. Malheureusement, certaines substances chimiques peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement ou la santé humaine si elles sont libérées dans l'environnement en certaines quantités, à certaines concentrations ou dans certaines conditions. Une évaluation scientifique sur l'impact de l'exposition des humains et de l'environnement au bisphénol A a révélé que cette substance constitue un danger pour la santé humaine et l'environnement selon les critères édictés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999], également appelée « la Loi »).

Le *Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelé « le Décret »] a pour objet d'inscrire le 4,4′-Isopropylidènediphénol (bisphénol A) — numéro de registre du Chemical Abstracts Service (n^o CAS) 80-05-7 — sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999), conformément au paragraphe 90(1) de la Loi. Cette inscription permet aux Ministres d'élaborer une proposition de règlement ou d'instrument pour gérer les risques que pose cette substance pour la santé humaine ou l'environnement sous le régime de la LCPE (1999). Les ministres peuvent toutefois choisir d'établir des instruments non réglementaires pour gérer les risques que présentent ces substances pour la santé humaine et l'environnement.

Description et justification

<u>Renseignements généraux</u>

Environ 23 000 substances (souvent appelées substances « existantes ») ont été utilisées au Canada entre le 1er janvier 1984 et le 31 décembre 1986. Ces substances se retrouvent sur la Liste intérieure des substances (LIS), mais bon nombre d'entre elles n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation, à savoir si elles répondent aux critères énoncés dans l'article 64 de la LCPE (1999). Conformément à l'article 73 de la Loi, toutes les substances figurant sur la Liste intérieure des substances ont fait l'objet d'une catégorisation pour déterminer celles qui présentent le plus fort risque d'exposition pour la population générale. La catégorisation permet également de déterminer les substances qui sont jugées persistantes ou bioaccumulables conformément au règlement et intrinsèquement toxiques pour les humains et les organismes non humains. Conformément à l'article 74 de la Loi, les substances qui ont été signalées au cours du processus de catégorisation doivent subir une évaluation afin de déterminer si elles répondent à l'un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 64.

Les ministres de l'Environnement et de la Santé (« les Ministres ») ont complété le processus de catégorisation en septembre 2006. Parmi les quelque 23 000 substances retrouvées sur la Liste intérieure des substances, environ 4 300 ont été identifiées comme méritant une attention plus poussée et 200 d'entre elles ont été identifiées comme hautement prioritaires.

Le 8 décembre 2006, par suite de ce travail de catégorisation, le Plan de gestion des produits chimiques (le Plan) a été lancé en vue d'améliorer la protection contre les substances chimiques dangereuses.

A key element of the Plan is the collection of information on the properties and uses of the approximately 200 substances identified as high priorities for action. This includes substances

- that were found to meet the categorization criteria for persistence, bioaccumulation potential and inherent toxicity to non-human organisms, and that are known to be in commerce, or of commercial interest, in Canada; these substances are considered to be high priorities for assessment of ecological risk; and/or
- that were found either to meet the categorization criteria for greatest potential for exposure of Canadians or to present an intermediate potential for exposure, and were identified as posing a high hazard to human health based on available evidence on carcinogenicity, mutagenicity, developmental toxicity or reproductive toxicity; these substances are considered to be high priorities for assessment of risk to human health.

This information is being used to make decisions regarding the best approaches to be taken in order to protect Canadians and their environment from the risks these substances might pose. This information-gathering initiative is known as the "Challenge."

To facilitate the process, Environment Canada and Health Canada have organized the approximately 200 substances into 12 "batches" of approximately 15 substances each. A batch is released every three months, and stakeholders are required to report information such as quantities imported, manufactured or used in Canada via a mandatory survey issued under section 71 of CEPA 1999. Affected parties are required to submit this information to better inform decision making, including determining whether a substance meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999 — that is to say, whether the substance is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Based on the information received and other available information, screening assessments are conducted in order to assess whether substances meet one or more of the criteria of section 64. The screening assessments are peer-reviewed and additional advice is also sought, as appropriate, through the Challenge Advisory Panel. The Panel, made up of experts from various fields such as chemical policy, chemical production, economics and environmental health, was formed to provide advice to the Government on the application of precaution and weight of evidence to screening assessments in the Challenge. These screening assessments are then published on the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca along with notices that are published in the *Canada Gazette*, Part I, that signal the Ministers' intent with regard to further risk management.

Un élément clé du Plan consiste en la collecte de renseignements sur les propriétés et les utilisations des quelque 200 substances identifiées comme hautement prioritaires, à savoir celles dont on a établi :

- qu'elles répondent à tous les critères environnementaux de la catégorisation, notamment la persistance, le potentiel de bioaccumulation et la toxicité intrinsèque pour les organismes non humains, et qui sont commercialisées ou présentent un intérêt commercial au Canada; ces substances sont considérées comme d'intérêt prioritaire en vue d'une évaluation des risques écologiques;
- qu'elles répondent aux critères de la catégorisation pour le plus fort risque d'exposition pour les Canadiens ou qui présentent un risque d'exposition intermédiaire et qui ont été jugées particulièrement dangereuses pour la santé humaine à la lumière des renseignements obtenus concernant leur cancérogénicité, leur génotoxicité ou leur toxicité pour le développement ou la reproduction; ces substances sont considérées comme d'intérêt prioritaire en vue d'une évaluation des risques pour la santé humaine.

Ces renseignements servent à la prise de décisions concernant les meilleures démarches à adopter pour protéger les Canadiens et leur environnement face aux risques que peuvent présenter ces substances. Cette initiative de collecte de données s'appelle le « Défi ».

Afin de faciliter le processus, Environnement Canada et Santé Canada ont réparti les quelque 200 substances en 12 « lots » d'environ 15 substances chacun. Lorsqu'un lot de substances est publié (tous les trois mois), les parties intéressées sont alors tenues de présenter des renseignements (comme les quantités importées, fabriquées ou utilisées au Canada) en répondant à une enquête lancée en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999). Les parties intéressées doivent fournir les renseignements nécessaires à l'amélioration de la prise de décisions pour ce qui est de déterminer si une substance répond à l'un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE (1999), c'est-à-dire si la substance pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement dans une quantité ou concentration, ou dans des conditions de nature à :

- avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie;
- constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Des évaluations préalables sont faites en tenant compte des renseignements reçus et d'autres données disponibles afin de déterminer si les substances répondent à l'un ou plusieurs des critères de l'article 64. Les évaluations préalables sont soumises à un examen par les pairs. D'autres avis relatifs à ces évaluations sont également obtenus, s'il y a lieu, par le truchement du Groupe consultatif du Défi. Le Groupe a été créé pour conseiller le gouvernement sur l'application du principe de prudence et de la méthode du poids de la preuve dans les évaluations préalables réalisées dans le cadre du Défi. Il est composé d'experts de divers domaines tels que la politique sur les produits chimiques, la fabrication de ces produits, l'économie et la santé de l'environnement. Ces évaluations préalables sont ensuite publiées sur le site Web portant sur les substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/) en même temps que paraissent les avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* qui précisent l'intention des Ministres de prendre des mesures supplémentaires de gestion des risques.

The final screening assessment of bisphenol A, a substance that is included in the second batch of the Challenge comprising 17 substances, was published on the Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca), and the statement recommending the addition to Schedule 1 was published in the *Canada Gazette*, on May 16, 2009. It was announced ahead of the other Batch 2 substances because of the intense public and media interest regarding concerns for human health of exposure to the substance. The final screening assessment concluded that bisphenol A met the criteria as both a human health and ecological priority substance under section 64 of CEPA 1999.

L'évaluation préalable finale du bisphénol A, substance du deuxième lot de 17 substances visées par le Défi, a été publiée sur le site Web portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca/), et l'avis recommandant l'inscription de cette substance est paru dans la *Gazette du Canada* le même jour, soit le 16 mai 2009. Les résultats de l'évaluation du bisphénol A ont été annoncés à l'avance par rapport à ceux des autres substances du deuxième lot puisque cette substance a suscité un fort intérêt auprès du public et des médias en ce qui concerne les préoccupations pour la santé humaine. Il a été conclu, dans le cadre de l'évaluation préalable finale, que le bisphénol A répond aux critères édictés à l'article 64 de la LCPE (1999) selon lesquels la substance est à la fois une priorité liée à la santé humaine et à l'environnement.

The Minister of the Environment is required under section 91 of CEPA 1999 to publish in the *Canada Gazette* a proposed regulation or instrument establishing preventive or control actions within two years of publishing a statement under paragraph 77(6)(*b*) of CEPA 1999 indicating that the measure the Ministers propose to take, as confirmed or amended, is a recommendation that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999. Section 92 then requires that the regulation or instrument be finalized and published in the *Canada Gazette* within a further 18 months.

Conformément à l'article 91 de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement est tenu de publier, dans la *Gazette du Canada*, un projet de texte — règlement ou instrument — portant sur l'établissement de mesures de prévention ou de contrôle dans les deux ans suivant la publication d'un avis en vertu de l'alinéa 77(6)*b*) de la LCPE (1999) indiquant que la mesure, confirmée ou modifiée, que proposent les Ministres, est une recommandation d'inscrire la substance sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999). L'article 92 les oblige ensuite à terminer le texte du règlement (ou instrument) dans les 18 mois suivant la publication dans la *Gazette du Canada*.

The addition of this substance to Schedule 1 of CEPA 1999 allows the Ministers to develop risk management instruments in order to meet these obligations. The Act enables the development of risk management instruments (such as regulations, guidelines or codes of practice) to protect the environment and human health. These instruments can be developed for any aspect of the substance's life cycle from the research and development stage through manufacture, use, storage, transport and ultimate disposal or recycling. A Proposed Risk Management Approach document, which provides an indication of where the Government will focus its risk management activities, has been prepared for bisphenol A and is available on the Chemical Substances Web site listed above.

L'inscription de cette substance à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet aux Ministres de mettre au point des instruments de gestion des risques afin de s'acquitter de ces obligations. La Loi permet l'élaboration d'instruments de gestion des risques (comme des règlements, des directives ou des codes de pratique) afin de protéger l'environnement et la santé des humains. Ces instruments peuvent être conçus en vue de contrôler tous les aspects du cycle de vie d'une substance, depuis la recherche et le développement jusqu'à l'élimination finale ou au recyclage, en passant par la fabrication, l'utilisation, le stockage et le transport. Un document proposant une « approche de gestion des risques » et indiquant le centre de préoccupation des activités de gestion des risques du gouvernement a été préparé pour le bisphénol A et est disponible en ligne sur le site Web des substances chimiques susmentionné.

A summary of the assessments and conclusions and an overview of the public comments received during the public comment period on the draft assessment report and on the risk management scope document for the substance are available from the Chemical Substances Web site, at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

Un résumé des évaluations et des conclusions ainsi qu'un aperçu des commentaires du public (reçus au cours de la période de commentaires du public portant sur le rapport d'évaluation préliminaire et le document sur le cadre de gestion des risques pour cette substance) sont présentés sur le site Web des substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/).

Substance description and use

Bisphenol A is an industrial chemical used to make a hard, clear plastic such as polycarbonate, which is used in many consumer products, including reusable water bottles and baby bottles. Bisphenol A is also used in the manufacture of epoxy resins, which act as a protective lining on the inside of metal-based food and beverage cans.

Polycarbonates have wide application in consumer products (e.g. repeat-use polycarbonate containers), in medical devices, glazing applications, film and the electronics industry, while epoxy resins are used in protective coatings, structural composites, electrical laminates and as adhesives and sealants.

Description et utilisation de la substance

Le bisphénol A est un produit chimique industriel servant à fabriquer des plastiques durs et transparents comme le polycarbonate, lequel est utilisé dans de nombreux produits de grande consommation, comme les bouteilles d'eau réutilisables et les biberons. Le bisphénol A est également utilisé dans les résines époxydes, qui agissent en tant que revêtement protecteur à l'intérieur des boîtes de conserve pour aliments et boissons.

Les polycarbonates sont utilisés à grande échelle dans les produits de grande consommation (par exemple des contenants réutilisables), dans les appareils médicaux, les produits de glaçage ainsi que dans les secteurs des films et de l'électronique, tandis que les résines époxydes sont utilisées dans les revêtements protecteurs, les matériaux composites, les stratifiés électriques, les adhésifs et les matériaux de scellement.

Bisphenol A is a high-volume chemical, with global production estimated at 4 billion kg/year in 2006. Based on a survey conducted under section 71 of CEPA 1999, bisphenol A was used in Canada in the range of 100 000 to 1 000 000 kg and approximately half a million kilograms were imported into Canada alone, in a product, in a mixture or in a manufactured item. Based on the survey, no bisphenol A was manufactured in Canada at quantities equal to or greater than the reporting threshold of 100 kg, in 2006. Information received from industry subsequent to the survey indicates a significant decrease has occurred in the quantity of bisphenol A believed to be in commerce in Canada since 2006.

Le bisphénol A est une substance chimique produite en grande quantité, sa production mondiale ayant été estimée à 4 milliards de kilogrammes par année en 2006. Selon une enquête menée sous le régime de l'article 71 de la LCPE (1999) en 2006, de 100 000 à 1 000 000 de kilogrammes de bisphénol A ont été utilisés au Canada. De plus, environ 500 000 kilogrammes de cette substance ont été importés au Canada, soit sous sa forme pure, soit sous la forme d'élément entrant dans la composition d'un produit, d'un mélange ou d'un produit fabriqué. Selon cette enquête, aucune quantité de bisphénol A fabriquée en 2006 au Canada n'atteignait 100 kg (valeur qui représente le seuil de déclaration). L'information reçue de l'industrie après l'étude indique que, selon les chiffres déclarés, il y a eu une diminution importante dans la quantité de bisphénol A commercialisé au Canada depuis 2006.

Assessment summary and conclusion

The available data indicate that bisphenol A does not persist under aerobic conditions. However, the substance has been found not to degrade or to degrade only slowly under conditions of low or no oxygen. This stability, combined with significant production and use, could lead to increased levels of bisphenol A in the environment.

Most data points to low bioaccumulation potential and a capacity for metabolism in various species. Studies confirm that bisphenol A can be absorbed by organisms and can accumulate in tissues to some degree.

Bisphenol A is acutely toxic to aquatic organisms and is considered highly hazardous to the aquatic environment. It can also impact the normal development of certain animals in the environment and influence the development of their offspring. There is evidence that exposure to bisphenol A, particularly at sensitive life cycle stages, may lead to permanent alterations in hormonal, developmental or reproductive capacity for aquatic organisms.

On the basis of expected continued or increasing exposure of biota, and information indicating the potential for long-term adverse effects to organisms within the range of concentrations currently measured in the environment, it is considered appropriate to apply a precautionary approach when characterizing ecological risk. Therefore, it was concluded that bisphenol A is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity.

The European Chemicals Bureau (2003) has classified bisphenol A as a Category 3 reproductive toxicant, that is, a substance which causes concern for human fertility based on sufficient evidence of reproductive toxicity in experimental animals.

Human exposure to bisphenol A in Canada can result from dietary intake, environmental media, use of consumer products and other sources. Dietary intake is the primary source of exposure. Concern for neurobehavioural effects in newborns and infants was suggested from the neurodevelopmental and behavioural dataset in rodents. Given that available data indicate potential sensitivity to the pregnant woman/fetus and infant, and that animal

Résumé et conclusion de l'évaluation

Les données disponibles indiquent que le bisphénol A est peu persistant dans des conditions aérobies. Toutefois, les études ont montré que cette substance ne se dégradait pas ou se dégradait lentement en conditions d'oxygénation faible ou nulle. Cette stabilité, combinée à la production et à l'utilisation importante de cette substance, pourrait entraîner des niveaux accrus de bisphénol A dans l'environnement.

La plupart des données sur le sujet indiquent un faible potentiel de bioaccumulation et la présence d'une capacité de métabolisme chez de nombreuses espèces. Les études confirment que le bisphénol A peut être assimilé par les organismes et qu'il peut s'accumuler, dans une certaine mesure, dans les tissus.

Le bisphénol A est très toxique pour les organismes aquatiques et cette substance est considérée comme très dangereuse pour l'environnement aquatique. Cette substance peut également influencer le développement normal de certains animaux de l'environnement et avoir des répercussions sur le développement de leur progéniture. Il a été démontré qu'une exposition au bisphénol A, particulièrement à certains stades sensibles de la vie, peut entraîner des modifications permanentes des capacités hormonales, développementales ou reproductives des organismes aquatiques.

En raison d'une prolongation ou d'une augmentation attendue de l'exposition du biote à cette substance ainsi que des renseignements montrant la possibilité de voir apparaître des effets nocifs à long terme sur les organismes aux niveaux de concentration mesurés aujourd'hui dans l'environnement, il est justifié d'appliquer le principe de prudence dans la caractérisation des risques écologiques. Ainsi, il est conclu que le bisphénol A pénètre dans l'environnement en une quantité, en concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique.

Le Bureau Européen des Substances Chimiques (2003) a classé le bisphénol A dans la catégorie 3 des substances toxiques pour la reproduction, c'est-à-dire une substance préoccupante pour la fertilité humaine à la lumière de preuves suffisantes d'une toxicité pour la reproduction chez des animaux de laboratoire.

L'exposition humaine au bisphénol A au Canada peut provenir de l'alimentation, des milieux environnementaux, de l'utilisation de produits de grande consommation et d'autres sources. L'alimentation est la principale source d'exposition. Les effets neurocomportementaux chez les nouveau-nés et les nourrissons ont été jugés préoccupants suivant les données recueillies concernant le neurodéveloppement et le comportement chez les rongeurs.

studies suggest a trend towards heightened susceptibility during stages of development in rodents, it was considered appropriate to apply a precautionary approach when characterizing risk to human health. Therefore, it was concluded that bisphenol A should be considered as a substance that may be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

The final screening assessment report, the proposed risk management approach document and the complete responses to comments received on the draft screening assessment report for bisphenol A were published on October 18, 2008, and may be obtained from the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-eng.php or from the Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca.

Alternatives

The following measures can be applied after a screening assessment is conducted under CEPA 1999:

- adding the substance to the Priority Substances List for further assessment (when additional information is required to determine whether a substance meets the criteria in section 64 or not);
- taking no further action in respect of the substance; or
- recommending that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 and, where applicable, recommending the implementation of virtual elimination.

It has been concluded in the final screening assessment report that bisphenol A is entering, or may enter, the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health as defined under section 64 of CEPA 1999. It has also been concluded that bisphenol A is entering, or may enter, the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity.

Adding this substance to Schedule 1, which will enable the development of regulations or other risk management instruments, is therefore the best option.

Benefits and costs

Adding bisphenol A to Schedule 1 enables the Ministers to develop a proposed regulation or instrument to manage human health and environmental risks posed by this substance. The Ministers may also choose to develop non-regulatory instruments to manage these risks. The Ministers will assess costs and benefits and consult with the public and other stakeholders during the development of these risk management proposals.

Consultation

On April 19, 2008, the Ministers published, for a 60-day public comment period in the *Canada Gazette*, Part I, a summary of the scientific assessment for bisphenol A. A risk management scope

Comme les données dont on dispose indiquent une sensibilité possible chez les femmes enceintes, les fœtus et les nourrissons et comme les études sur les animaux laissent croire que les rongeurs tendent à montrer une plus grande vulnérabilité pendant les stades de développement, il est justifié d'appliquer le principe de prudence dans la caractérisation des risques pour la santé humaine. Ainsi, il a été conclu que le bisphénol A sera considéré comme une substance qui pourrait pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration, ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine.

L'évaluation préalable finale, le document d'approche de gestion des risques proposée ainsi que les réponses aux commentaires reçus sur l'ébauche d'évaluation préalable pour le bisphénol A ont été publiés le 18 octobre 2008 et peuvent être obtenus à partir du site Web portant sur les substances chimiques (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-eng.php). On peut aussi les obtenir auprès de la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), Existing.Substances.Existantes@ec.gc.ca (courriel).

Solutions envisagées

Après une évaluation préalable menée en vertu de la LCPE (1999), il est possible de prendre l'une des mesures suivantes :

- inscrire la substance sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire en vue d'une évaluation plus détaillée (lorsque de plus amples renseignements sont requis pour déterminer si la substance répond ou non aux critères de l'article 64);
- ne rien faire à l'égard de la substance;
- recommander son inscription sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi et, s'il y a lieu, mettre en œuvre sa quasi-élimination.

Il a été conclu, dans le cadre de l'évaluation préalable finale, que le bisphénol A pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration, ou dans des conditions de nature à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines au Canada, et ce, au sens de l'article 64 de la LCPE (1999). Il a également été conclu que le bisphénol A pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique.

Ainsi, la meilleure solution consiste à ajouter cette substance à l'annexe 1 afin de permettre la création de règlements ou d'autres d'instruments de gestion des risques.

Avantages et coûts

L'inscription du bisphénol A à l'annexe 1 permet aux Ministres d'établir une proposition de règlement ou d'instrument pour gérer les risques que pose cette substance pour la santé humaine ou l'environnement. Les ministres peuvent toutefois choisir d'établir des instruments non réglementaires pour gérer ces risques. Au cours de l'établissement de ces mesures proposées de gestion des risques, les Ministres feront une évaluation des coûts et bénéfices et consulteront le public et d'autres parties intéressées.

Consultation

En conformité avec la Loi, les Ministres ont publié le 19 avril 2008, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un résumé de l'évaluation scientifique concernant le bisphénol A en vue d'une

document was also released on the same date outlining the preliminary options being examined for managing the risks associated with bisphenol A. Prior to this publication, Environment Canada and Health Canada informed the governments of the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee (NAC) of the release of the screening assessment report, the risk management scope document, and the public comment period mentioned above. No comments were received from CEPA NAC. Additionally, the Challenge Advisory Panel provided advice that weight of evidence and precaution were appropriately applied in the assessment and they supported the conclusion reached by both departments related to this substance. Advice from the Panel was taken into consideration during the development of the final screening assessment report.

During the 60-day public comment period, a total of 21 submissions from 4 Canadian citizens, 3 industry stakeholders, 5 industry associations, 6 non-governmental organizations and 3 public health organizations were received on the scientific assessment, the notice (proposing that this substance meets the criteria of section 64 of the Act) and risk management scope document. One non-governmental organization submitted comments on behalf of 16 organizations and 3 individuals. Two petitions were also received. One petition requested a complete ban on bisphenol A (951 signatures) and the other promoted breastfeeding as a way of limiting the exposure of infants to bisphenol A (28 signatures). All comments were considered in developing the final screening assessment. Comments received on the proposed scope of risk management regarding bisphenol A were considered during the development of the proposed risk management approach, which was subject to a 60-day public comment period.

Below is a summary of comments specific to the assessment conclusion and the departments' responses to them. In cases where comments have been made concerning whether or not a substance meets the criteria of section 64 of the Act due to the lack of information or uncertainty, the Government errs on the side of precaution to protect the health of Canadians and their environment. The complete set of Government responses to comments received are available via the Government of Canada's Chemical Substances Web site or by request via the address, fax number or email mentioned above.

Summary of comments received on issues related to the environment

One chemical industry association expressed the view that the weight-of-evidence evaluation concerning the persistence of bisphenol A is incomplete, and that the interpretations are not supported by the weight of the scientific evidence.

Response: While studies conducted using well-established and reliable testing methods have determined that bisphenol A does not always biodegrade readily, the weight of scientific evidence suggests that bisphenol A can be expected to biodegrade under aerobic conditions in water and soils. However, a review of the data on the potential for biodegradation under anaerobic conditions has determined that the evidence is sufficient, based on

période de commentaires publics de 60 jours. Le même jour a aussi été publié un cadre de gestion des risques où sont décrites les options préliminaires examinées pour la gestion des risques associés au bisphénol A. Préalablement à cette publication, Environnement Canada et Santé Canada avaient informé les gouvernements des provinces et des territoires, par l'intermédiaire du Comité consultatif national de la LCPE, de la publication de cette évaluation préalable, du cadre de gestion des risques et de la période susmentionnée de commentaires publics. Le Comité consultatif national de la LCPE n'a fait part d'aucun commentaire. De plus, le Groupe consultatif du Défi a donné son avis sur le fait que l'application de la méthode du poids de la preuve et du principe de prudence appuyait les conclusions des deux ministères en ce qui concerne cette substance. L'avis du Groupe a été pris en considération lors de l'élaboration du rapport final d'évaluation préalable.

Au cours de la période de commentaires publics de 60 jours, 4 citoyens canadiens, 3 parties intéressées de l'industrie, 5 associations de l'industrie, 6 organisations non gouvernementales et 3 organismes de santé publique ont présenté au total 21 observations sur l'évaluation scientifique, l'avis (recommandant que cette substance remplisse les critères de l'article 64 de la Loi) et le document du cadre de gestion des risques. Une organisation non gouvernementale a présenté des commentaires au nom de 16 organisations et de 3 particuliers. Deux pétitions ont également été reçues, l'une demandant une interdiction totale du bisphénol A (951 signatures) et l'autre faisant la promotion de l'allaitement maternel comme une solution pour limiter l'exposition des nourrissons au bisphénol A (28 signatures). Tous les commentaires ont été considérés dans l'élaboration des évaluations préalables finales. Il a été tenu compte des commentaires reçus sur le cadre proposé de gestion des risques concernant le bisphénol A durant l'élaboration de l'approche de gestion des risques proposée, laquelle a fait également l'objet d'une consultation durant une période de commentaires publics de 60 jours.

Figure ci-dessous un résumé des commentaires propres aux conclusions des évaluations de la toxicité ainsi que les réponses des ministères. Lorsque des commentaires sont formulés concernant le fait qu'une substance réponde ou non au critère de l'article 64 de la Loi en raison d'un manque de renseignements ou d'incertitude, le gouvernement préconisera la prudence afin de protéger la santé des Canadiens et leur environnement. L'ensemble complet de réponses du gouvernement aux commentaires reçus peut être consulté sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques. On peut également demander de recevoir ces réponses en utilisant l'adresse, le numéro de télécopieur ou l'adresse de courriel susmentionnés.

Résumé des commentaires reçus en lien avec l'environnement

Une association de l'industrie chimique a exprimé son opinion selon laquelle l'évaluation par la valeur probante de la preuve concernant la persistance du bisphénol A est incomplète, et les interprétations ne sont pas étayées par la valeur probante de la preuve scientifique.

Réponse : Bien que des études réalisées à l'aide de méthodes d'essai bien établies et fiables aient déterminé que le bisphénol A ne répond pas toujours aux critères de biodégradation, le poids de la preuve scientifique laisse entendre que le bisphénol A peut se dégrader dans des conditions aérobies dans l'eau et les sols. Cependant, un examen des données quant au potentiel de biodégradation en conditions anaérobies a déterminé que les

studies of acceptable quality, to conclude that bisphenol A has the potential to remain stable or to degrade only slowly under conditions of low or no oxygen.

One chemical industry association commented that bisphenol A does not meet the definition of a bioaccumulative chemical. Statements which specify that bisphenol A is bioavailable and can accumulate in tissues are overstated and are not supported by the weight of evidence.

Response: Various studies (see bisphenol A screening assessment report on the Web site mentioned above) identified in the screening assessment support evidence that bisphenol A can be assimilated by organisms and can accumulate in tissues of biota to some degree.

Summary of comments received on issues related to human health

A chemical industry association and a manufacturer commented that the screening assessment mischaracterizes the weight of scientific evidence.

Response: The weight-of-evidence approach accounts for and weighs lines of evidence in order to determine whether a substance may pose a risk. An in-depth assessment was conducted for bisphenol A, including consideration of available relevant health-related data (including data available in scientific literature, evaluations by other jurisdictions, expert panel conclusions and information submitted to the Ministers during the information-gathering phase of the assessment) and weight-of-evidence analysis for hazard characterization associated with potential neurodevelopmental and behavioural effects in animal tests. This included evaluating the quality and quantity of available scientific evidence, determining the adequacy and limitations of studies and identifying critical endpoints.

Comments received following publication of the proposed Order in the *Canada Gazette*, Part I

In accordance with the Act, on May 16, 2009, the Ministers published a proposed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. During this public comment period, one letter of support to the addition of the substance to Schedule 1 was received from a non-governmental organization. Also, an industry association filed a notice of objection and requested the establishment of a board of review under section 333 of CEPA 1999 on the assessment. Additional comments were received from a foreign government, which are already covered in the notice. None of the comments received were on the environmental aspect of the assessment. Below is a summary of the notice of objection and the Ministers' responses relevant to the proposed addition to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999 of this substance.

The chemical industry association and the foreign government stated that risk assessments conducted in other jurisdictions have all determined that the potential exposures to humans do not

preuves et les études de qualité acceptable suffisent pour conclure que le bisphénol A est susceptible de demeurer stable et de se dégrader lentement en l'absence d'oxygène ou en présence d'une faible teneur en oxygène.

Une association de l'industrie chimique a observé que le bisphénol A ne respecte pas la définition d'un produit chimique biocumulatif. Des énoncés qui précisent que le bisphénol A est biodisponible et peut s'accumuler dans les tissus sont exagérés et ne sont pas étayés par la valeur probante de la preuve.

Réponse : Diverses études (voir le rapport d'évaluation préalable du bisphénol A sur le site Web susmentionné) auxquelles il est fait référence dans l'évaluation préalable apportent la preuve que le bisphénol A peut être assimilé par les organismes et qu'il peut s'accumuler, dans une certaine mesure, dans les tissus du biote.

Résumé des commentaires reçus en lien avec la santé humaine

Une association de l'industrie chimique ainsi qu'un fabricant ont indiqué que l'évaluation préalable décrit de façon erronée le poids de la preuve scientifique.

Réponse : La méthode du poids de la preuve prend en compte et pondère des sources de renseignements afin d'établir si une substance peut présenter un risque. Une évaluation plus approfondie a été menée concernant le bisphénol A. Elle comprenait un examen détaillé de toutes les données pertinentes disponibles liées à la santé (y compris des données disponibles dans des publications scientifiques, des évaluations par d'autres instances, les conclusions de groupes d'experts et de l'information fournie au gouvernement pendant la phase de collecte de renseignements de l'évaluation) et une analyse complète de la valeur probante de la preuve pour la caractérisation des dangers associés aux effets potentiels sur le développement neurologique et le comportement chez des animaux de laboratoire. Cette démarche a comporté une évaluation de la qualité et de la quantité des preuves scientifiques disponibles, la détermination de l'adéquation ou des limites des études, la définition des paramètres toxicologiques critiques ainsi que la détermination de la nature de la courbe dose-réponse.

Commentaires reçus à la suite de la publication du décret proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

En conformité avec la Loi, les Ministres ont publié le 16 mai 2009, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un projet de *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* en vue d'une période de commentaires du public de 60 jours. Pendant cette période de commentaires publics, une organisation non gouvernementale a envoyé une lettre soutenant l'inscription de la substance à la Partie I. De plus, une association industrielle a déposé un avis d'opposition et demandé la constitution d'une commission de révision en vertu de l'article 333 de la LCPE (1999) sur l'évaluation. Un gouvernement étranger a soumis des commentaires additionnels, lesquels sont déjà abordés dans l'avis. Aucun des commentaires reçus ne portait sur l'aspect environnemental de l'évaluation. Figure ci-dessous un résumé de l'avis d'opposition reçu, ainsi que les réponses des Ministres en rapport avec l'ajout proposé de la substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

L'association de l'industrie chimique et le gouvernement étranger ont indiqué que toutes les évaluations de risques effectuées par d'autres instances ont déterminé que les expositions

constitute a danger to human health. The industry association states that there is a marked divergence in findings between Canada and the other national regulators, which suggests that there is not credible scientific basis for CEPA toxic declaration. Risk assessments conducted by the European Union via the European Food Safety Authority (EFSA) and national regulators including those of Australia, Belgium, Denmark, France, Germany, Japan, New Zealand, Norway, Sweden, Switzerland, the United Kingdom and the United States as well as an independent review by NSF International have all determined that the potential exposures to humans do not constitute a danger to human health.

Response: Health Canada conducted an in-depth assessment of bisphenol A (available at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-eng.php) including an evaluation of the quantity and quality of available scientific evidence, a determination of the adequacy and limitation of studies, an identification of toxicological endpoints, and consideration of risk assessments and conclusions from other jurisdictions. Health Canada considers that the in-depth assessment of bisphenol A resulted in robust and relevant scientific evidence. In the approach taken by Health Canada, critical effects for bisphenol A were identified and used to characterize risk to human health from exposure to bisphenol A. This approach led to the conclusion that bisphenol A constitutes or may constitute a danger to human life or health.

Health Canada also noted that the risk assessments from some other jurisdictions were primarily based on the results of studies conducted according to guidelines for good laboratory practices. Health Canada considered these studies as well as studies not conducted according to these guidelines as they were considered relevant to risk characterization. Heath Canada considers that the screening assessment reflects current scientific information and presents a defensible science-based risk characterization of potential health effects (see www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-eng.php).

Consistent with Health Canada's assessment, the US National Toxicology Program (NTP) and the Center for the Evaluation of Risks to Human Reproduction (CERHR) have evaluated the extensive scientific dataset and have concluded that there is some concern for neural and behavioural effects of bisphenol A in potentially susceptible populations at current human exposures. Subsequent to the publication of the final screening assessment report, the U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA) announced an action plan to address the issues related to bisphenol A (www.epa.gov/oppt/existingchemicals/pubs/actionplans/bpa.html). In addition, on the basis of a new assessment by the National Food Institute at the Technical University of Denmark (DTU Food), Denmark has introduced a temporary national ban in materials in contact with food for children aged 0 to 3 years wecf.eu/english/articles/2010/03/denmark-bisphenola.php). Other jurisdictions, including the European Union via the European Food Safety Authority

potentielles pour les êtres humains ne constituaient pas un danger pour la santé humaine. L'association de l'industrie a fait valoir qu'il existe une divergence marquée entre les conclusions du Canada et d'autres organismes de réglementation nationaux, ce qui laisse entendre qu'il n'existe pas de base scientifique crédible pour la déclaration de substances toxiques en vertu de la LCPE (1999). Les évaluations des risques menées pour l'Union européenne par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) et des organismes de réglementation nationaux comme ceux de l'Australie, de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Allemagne, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de la Norvège, de la Suède, de la Suisse, du Royaume-Uni et des États-Unis, ainsi qu'un examen indépendant de NSF International, ont tous déterminé que les expositions potentielles ne posent pas de danger pour la santé humaine.

Réponse : Santé Canada a effectué une évaluation approfondie du bisphénol A (disponible à l'adresse suivante : www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-fra.php), incluant une évaluation de la qualité et de la quantité des preuves scientifiques disponibles, la détermination de l'adéquation ou des limites des études, la définition des paramètres toxicologiques critiques ainsi que la considération des évaluations des risques et des conclusions provenant d'autres instances. Santé Canada considère que l'évaluation approfondie du bisphénol A a permis d'obtenir des preuves scientifiques solides et pertinentes. Dans la méthode utilisée par Santé Canada, les effets critiques du bisphénol A ont été déterminés et utilisés pour la caractérisation du risque pour la santé humaine lié à l'exposition à cette substance. Cette méthode a mené à la conclusion que le bisphénol A constitue ou peut constituer un danger à la vie ou à la santé humaines.

Santé Canada a également souligné que les évaluations des risques provenant d'autres instances s'appuyaient principalement sur les résultats d'études menés conformément aux bonnes pratiques de laboratoire. Santé Canada a considéré ces études ainsi que les études non menées conformément à ces lignes directrices puisqu'on a jugé que celles-ci étaient pertinentes à la caractérisation des risques. Santé Canada considère que l'évaluation préalable reflète l'information scientifique courante et présente une caractérisation valable des risques associés aux effets potentiels sur la santé (voir www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-fra.php).

De manière cohérente avec l'évaluation de Santé Canada, le US National Toxicology Program (NTP) et le Center for the Evaluation of Risks to Human Reproduction (CERHR) ont évalué l'ensemble des données étendues et ont conclu qu'il existait certaines préoccupations concernant la possibilité que le bisphénol A ait des effets dans le développement neurologique et le comportement chez les populations potentiellement sensibles aux taux d'exposition humaine actuels. Suivant la publication du rapport de l'évaluation préalable final, l'Environmental Protection Agency des États-Unis (U.S. EPA) a annoncé un plan d'action pour traiter les questions liées au bisphénol A (www.epa.gov/oppt/existingchemicals/pubs/actionplans/bpa.html). De plus, en se basant sur une nouvelle évaluation effectuée par le National Food Institute de la Technical University of Denmark (DTU Food), le Danemark a instauré une interdiction temporaire du bisphénol A au niveau national dans les matériaux qui sont en contact avec l'alimentation des enfants

(EFSA), the U.S. Food and Drug Administration (U.S. FDA) and the WHO/FAO are re-examining their current conclusions while more widely reviewing the recent scientific literature. In the interim, based on some concern about the potential effects of bisphenol A on fetuses, infants and young children, the U.S. FDA is taking steps to reduce human exposure to BPA in the food supply (www.fda.gov/NewsEvents/PublicHealthFocus/ucm197739.htm#current).

âgés de 0 à 3 ans (wecf.eu/english/articles/2010/03/denmark-bisphenola.php). D'autres instances, comme l'Union européenne [par l'entremise de l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA)], la Food and Drug Administration des États-Unis (U.S. FDA) et l'OMS/FAO réévaluent leurs conclusions courantes en examinant plus largement la documentation scientifique récente. Entre-temps, en se basant sur certaines craintes exprimées au sujet des effets potentiels du bisphénol A sur les fœtus, les nourrissons et les enfants en bas âge, la FDA des États-Unis prend des mesures pour réduire l'exposition humaine au bisphénol A dans l'approvisionnement alimentaire (www.fda.gov/NewsEvents/PublicHealthFocus/ucm197739.htm#current).

Thus, Health Canada affirms that the potential harmful effects of bisphenol A during development cannot be dismissed and that the application of precaution is warranted. Accordingly, the Ministers support action to add bisphenol A to Schedule 1 of CEPA. In addition, they established a prohibition under the *Hazardous Products Act* of polycarbonate baby bottles containing bisphenol A on March 31, 2010 (www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2010/2010-03-31/html/sor-dors53-eng.html).

Ainsi, Santé Canada affirme que les effets nocifs potentiels du bisphénol A pendant le développement ne peuvent être écartés et qu'il est justifié de faire preuve de prudence. En conséquence, les Ministres appuient l'inscription du bisphénol A à l'annexe 1 de la LCPE (1999). De plus, le 31 mars 2010, ils ont établi une interdiction en vertu de la *Loi sur les produits dangereux*, pour les biberons en polycarbonate qui contiennent du bisphénol A (gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2010/2010-03-31/html/sor-dors53-fra.html).

The chemical industry association and the foreign government mentioned that the assessment is not supported by the weight of evidence. The precautionary principle should be applied when the weight-of-evidence suggests that a potential threat to human health or the environment exists and when that threat is of serious and irreversible danger (see section 76.1 of CEPA 1999 at www.ec.gc.ca/CEPARegistry/the_act/).

L'association de l'industrie chimique et le gouvernement étranger ont indiqué que l'évaluation n'est pas étayée par le poids de la preuve. Le principe de prudence devrait s'appliquer quand la valeur probante de la preuve laisse croire qu'il existe une menace possible envers l'environnement ou la santé humaine et quand cette menace peut entraîner des effets sévères ou irréversibles (voir l'article 76.1 de la LCPE 1999 à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/registrelcpe/the_act/default.cfm).

Response: Health Canada's assessment of all relevant data, including the additional information submitted during the public comment period, indicates that there is reasonable and increasing evidence from animal studies to suggest cause for concern and justification for the application of precaution (see screening assessment report on the website mentioned earlier). Effects on central nervous system development and behaviour are considered serious and potentially irreversible. Based on the current state of the science, including knowledge gaps and uncertainties as identified in the final screening assessment, Health Canada affirms that the potential for harmful effects of bisphenol A during development cannot be dismissed and that application of precaution is warranted.

Réponse : L'évaluation de l'ensemble des données pertinentes par Santé Canada, incluant l'information additionnelle soumise pendant la période réservée aux commentaires, indique la présence d'une preuve raisonnable et grandissante tirée des études sur les animaux pour laisser croire qu'il existe des motifs de préoccupation et une justification pour appliquer le principe de prudence (voir le rapport d'évaluation préalable sur le site Web mentionné précédemment). Les effets sur le développement du système nerveux central et le comportement sont considérés comme étant sérieux et potentiellement irréversibles. Conformément à l'état courant de la science, y compris les lacunes au chapitre des connaissances et les incertitudes déterminées dans l'évaluation préalable finale, Santé Canada affirme que le potentiel d'effets nocifs du bisphénol A pendant le développement ne peut être écarté et qu'il est justifié de faire preuve de prudence.

The notice of objection states that the final assessment devotes only one paragraph to epidemiological studies, primarily to highlight the limitation of the few small-scale studies available. The conclusions are based on laboratory animals, in particular studies that are acknowledged to have significant limitations and uncertainties. Scientific new research published after the publication of the final assessment or soon to be published address the specific areas identified as the basis for the precautionary approach.

L'avis d'opposition indique que l'évaluation finale consacre un seul paragraphe à des études épidémiologiques, principalement pour souligner les limites des quelques études à petite échelle qui sont disponibles. Les conclusions sont basées sur des animaux de laboratoire, plus particulièrement sur des études qui sont reconnues comme ayant des limites et incertitudes significatives. Une nouvelle recherche scientifique qui a été publiée après la publication de l'évaluation finale (ou qui sera publiée bientôt) aborde les secteurs précis qui ont servi de base à l'application du principe de prudence.

Response: Health Canada reviewed the epidemiology studies that were available up to the publication of the final assessment and clearly stated that these studies had limitations in design that prevented elimination of uncertainty in the identification of potential health risk of bisphenol A. Health Canada is confident

Réponse : Santé Canada a examiné les études épidémiologiques disponibles jusqu'à la publication de l'évaluation finale et a clairement indiqué que ces études montraient des limites de conception qui empêchaient l'élimination des incertitudes dans la détermination des risques potentiels pour la santé liés au

that animal models and animal test results can be relied upon as a basis for human health risk assessment.

bisphénol A. Santé Canada est confiante que les modèles animaux et les résultats de tests sur des animaux sont des éléments fiables sur lesquels on peut s'appuyer pour effectuer une évaluation des risques pour la santé humaine.

Health Canada welcomes the receipt of new data regarding the substances that the department is assessing or managing. In the context of the full body of research on the potential health effects of bisphenol A, the information is taken into account as appropriate to its content and to the stage of the assessment process. Since the publication of the assessment, new epidemiological evidence of the possible human health effects of bisphenol A became available. Although additional studies are required to confirm causality, and relevance to the general population is uncertain, results from the studies that have been published recently and considered by Health Canada are consistent with conclusions in the final screening assessment (see screening assessment report on the Web site mentioned earlier) which are based on animal data. Health Canada is monitoring developments from studies that investigate the effects of bisphenol A exposure on human health, including neurodevelopment and behaviour.

Santé Canada accueille avec plaisir toute nouvelle donnée touchant des substances que le ministère évalue et gère. Dans le contexte du corpus de recherche complet sur les effets potentiels du bisphénol A sur la santé, on tient compte de l'information conformément à son contenu et l'étape courante du processus d'évaluation. Depuis la publication de l'évaluation, de nouvelles données probantes épidémiologiques sur les effets possibles du bisphénol A sur la santé humaine sont devenues disponibles. Même si des études additionnelles sont nécessaires afin de confirmer la causalité, et que la pertinence liée à la population en général est incertaine, les résultats des études publiées récemment et examinées par Santé Canada concordent avec les conclusions de l'évaluation préalable finale (voir le rapport d'évaluation préalable sur le site Web mentionné précédemment), lesquelles sont basées sur des données animales. Santé Canada surveille les développements provenant d'études qui examinent les effets de l'exposition au bisphénol A sur la santé humaine, incluant le développement neurologique et le comportement.

Limited data in the final assessment suggests that infants and children may not be able to metabolize and eliminate bisphenol A as efficiently as adults. A recent peer-reviewed study concludes that the presence of bisphenol A in urine from premature infants must be interpreted with caution. The study indicates that even premature infants have the capability and capacity to metabolize bisphenol A at levels expected from dietary sources as well as at the elevated levels from other sources observed in the study. These results show that one of the bases for application of the precautionary principle, highlighted susceptibility of infants to bisphenol A, is not supported by the scientific data.

Les données restreintes de l'évaluation finale laissent entendre qu'il se peut que les nourrissons et les jeunes enfants ne puissent métaboliser et éliminer le bisphénol A d'une manière aussi efficace que les adultes. Une récente étude revue par des pairs a conclu que la présence de bisphénol A dans l'urine de prématurés doit être interprétée avec prudence. L'étude indique que même les prématurés ont la capacité de métaboliser les doses de bisphénol A prévus dans les sources alimentaires ainsi que les doses plus élevées de cette substance provenant d'autres sources observées dans l'étude. Ces résultats montrent que l'une des bases motivant l'application du principe de prudence, la sensibilité des nourrissons au bisphénol A, n'est pas étayée par les données scientifiques.

Response: Health Canada has critically reviewed the studies submitted. The results are subject to several limitations, including small study size, incomplete number of replicates and no access to medical records. Although Health Canada recognizes that data gaps exist and has identified research needs as listed in the assessment, the department maintains that sufficient evidence is available to support developing appropriate measures to protect the most highly exposed subpopulation, newborns and infants.

Réponse : Santé Canada a examiné avec soin les études déposées. Les résultats sont soumis à plusieurs limites comme la portée restreinte de l'étude, le nombre incomplet d'échantillons répétés et l'impossibilité d'accéder à des dossiers médicaux. Même si Santé Canada reconnaît qu'il existe des lacunes dans les données et a désigné des besoins en matière de recherche tels qu'ils sont énumérés dans l'évaluation, le Ministère maintient qu'il y a suffisamment de données probantes pour étayer l'élaboration de mesures appropriées pour protéger la sous-population la plus exposée, soit les nouveau-nés et les nourrissons.

With exposure of infants to bisphenol A from polycarbonate baby bottles essentially eliminated, exposure from baby food and powdered infant formula shown to be extremely low, and the ongoing voluntary initiative to reduce bisphenol A in canned liquid infant formula to the lowest level achievable, the basis for the Order has been substantially weakened. These new data on potential human exposure to bisphenol A do not support the addition to Schedule 1 of CEPA and, as a minimum, indicate there is no urgency to proceed with the Order.

Avec l'exposition des nourrissons au bisphénol A provenant de biberons en polycarbonate essentiellement éliminée, l'exposition très faible liée aux aliments pour bébés et aux formules de préparation pour nourrissons et l'initiative volontaire pour réduire au plus bas niveau possible le bisphénol A dans les préparations liquides en conserve pour nourrissons, le fondement pour la mise en œuvre du Décret a été fortement affaiblie. Ces nouvelles données sur l'exposition humaine potentielle au bisphénol A ne soutiennent pas l'inscription de la substance à l'annexe 1 de la LCPE (1999) et, au minimum, indique qu'il n'est pas urgent de mettre en œuvre le décret.

Response: These new data increase the department's knowledge of sources and their contribution to overall exposure to susceptible subpopulations. This allows Health Canada to focus

Réponse : Ces nouvelles données permettent d'accroître les connaissances du Ministère quant aux sources et leur contribution à l'exposition globale des sous-populations sensibles. Cela

its risk management actions appropriately. However, proceeding with the Order does allow for regulatory actions to be taken under CEPA 1999.

permet à Santé Canada de bien cibler ses mesures associées à la gestion des risques. Cependant, la mise en œuvre du Décret permet de prendre des mesures réglementaires en vertu de la LCPE 1999.

The notice of objection argues that new evidence has emerged which demonstrates that the Government of Canada was under pressure to ban the use of bisphenol A.

L'avis d'opposition fait valoir que de nouvelles données probantes démontrent que le gouvernement du Canada a subi des pressions pour interdire l'utilisation du bisphénol A.

Response: A science-based assessment process of bisphenol A was carried out, including an external peer review and consultation for which comments on the technical portions relevant to human health were received from scientific experts in the group Toxicology Excellence for Risk Assessment (TERA), the University of Lethbridge, Alberta, and Carleton University, Ottawa (see www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-eng.php). The department also followed a multi-staged, consultative process in collecting and analyzing information and compiling evidence that was incorporated into the assessment. Health Canada considers that sufficient evidence relating to human health has been presented to justify the conclusion that bisphenol A is harmful to human life and should be added to Schedule 1 of CEPA.

Réponse : Un processus d'évaluation scientifique du bisphénol A a été effectué, y compris un examen par les pairs externe et une consultation au cours de laquelle des experts scientifiques du groupe Toxicology Excellence for Risk Assessment (TERA), de University of Lethbridge, Alberta, et de Carleton University, Ottawa (voir www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/batch-lot-2/index-fra.php), ont soumis des commentaires au sujet d'éléments techniques touchant la santé humaine. Le Ministère a également suivi un processus de consultation de plusieurs étapes pour colliger et analyser des renseignements et compiler les données probantes qui ont été intégrées à l'évaluation. Santé Canada considère qu'on a présenté suffisamment de preuves liées à la santé humaine pour justifier la conclusion que le bisphénol A est nocif pour la vie humaine et devrait être inscrit sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

As required under CEPA, Health Canada and Environment Canada risk assessment conclusions apply precaution to ensure that decisions will be protective of human health and the environment. When there is a notice of objection under CEPA subsection 332(2), the Minister of Environment must decide whether or not to exercise the authority under CEPA to establish a board to review, whose mandate would be to inquire into the nature and extent of the danger posed by the substance subject to the Order. The Ministers carefully analyzed the information from other national and international organizations and concluded that the information from available studies is sufficient to support the addition of bisphenol A to Schedule 1.

Conformément à la LCPE (1999), les conclusions de l'évaluation des risques de Santé Canada et d'Environnement Canada appliquent le principe de prudence afin de garantir que les décisions protégeront la vie humaine et l'environnement. Lorsqu'un avis d'opposition est soumis en vertu du paragraphe 332(2), le ministre de l'Environnement décide s'il doit ou non exercer le pouvoir qui lui est conféré dans la LCPE (1999) pour établir un comité de révision dont le mandat serait d'enquêter sur la nature et l'étendue du danger posé par la substance visée par le Décret. Les Ministres ont analysé avec soin l'information provenant d'autres organisations nationales et internationales et ont conclu que l'information issue des études disponibles est suffisante pour appuyer l'inscription du bisphénol A à l'annexe 1.

Implementation, enforcement and service standards

The Order adds the substance mentioned above to Schedule 1 of CEPA 1999, thereby allowing the Ministers to publish proposed regulations or instruments no later than October 16, 2010, and finalize them no later than April 16, 2012. Developing an implementation plan or a compliance strategy, or establishing service standards, is not considered necessary without any specific risk management proposals. An appropriate assessment of implementation, compliance and enforcement will be undertaken during the development of a proposed regulation or control instrument(s) respecting preventive or control actions for this substance.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret ajoute la substance mentionnée ci-dessus à l'annexe 1 de la LCPE (1999), permettant ainsi aux Ministres de publier les règlements ou autres instruments proposés au plus tard le 16 octobre 2010, et de les mettre au point au plus tard le 16 avril 2012. L'élaboration d'un plan de mise en œuvre ou d'une stratégie de conformité ou encore l'établissement de normes de service ne sont pas considérés comme essentiels sans des propositions particulières de gestion des risques. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée de la mise en œuvre, de la conformité et de l'application pendant l'élaboration d'un projet de règlement ou d'instruments de contrôle proposés qui s'appliquent aux mesures de prévention ou de contrôle à l'égard de cette substance.

Contacts

Mark Burgham
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-956-9313
Fax: 819-953-7155
Email: Existing.substances.existantes@ec.gc.ca

Personnes-ressources

Mark Burgham
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-956-9313
Télécopieur : 819-953-7155
Courriel : Existing.substances.existantes@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Risk Management Bureau
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-957-8166
Fax: 613-952-8857
Email: Arthur.Sheffield@hc-sc.gc.ca

Arthur Sheffield
Bureau de gestion du risque
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-957-8166
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : Arthur.Sheffield@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2010-195 September 23, 2010

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2010-1110 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1) and sections 14, 26, 89 and 201 of the *Immigration and Refugee Protection Act*[a], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. The portion of subsection 48(1) of the French version of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*[1] before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Conditions : garantie d'exécution

48. (1) En plus de remplir les autres conditions qui lui sont imposées, la personne ou le groupe de personnes qui fait l'objet d'une garantie d'exécution autre qu'une somme d'argent :

2. Paragraph 52(2)(*d*) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

d) à la personne cherchant à entrer au Canada en provenance de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui est citoyenne française et résidente de Saint-Pierre-et-Miquelon;

3. The definition "diplôme" in section 73 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

« diplôme » "*educational credential*"

« diplôme » Tout diplôme, certificat de compétence ou certificat d'apprentissage obtenu conséquemment à la réussite d'un programme d'études ou d'un cours de formation offert par un établissement d'enseignement ou de formation reconnu par les autorités chargées d'enregistrer, d'accréditer, de superviser et de réglementer de tels établissements dans le pays de délivrance de ce diplôme ou certificat.

4. Subsection 76(3) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

[a] S.C. 2001, c. 27
[1] SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2010-195 Le 23 septembre 2010

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

C.P. 2010-1110 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1) et des articles 14, 26, 89 et 201 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

MODIFICATIONS

1. Le passage du paragraphe 48(1) de la version française du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*[1] précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Conditions : garantie d'exécution

48. (1) En plus de remplir les autres conditions qui lui sont imposées, la personne ou le groupe de personnes qui fait l'objet d'une garantie d'exécution autre qu'une somme d'argent :

2. L'alinéa 52(2)*d*) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) à la personne cherchant à entrer au Canada en provenance de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui est citoyenne française et résidente de Saint-Pierre-et-Miquelon;

3. La définition de « diplôme », à l'article 73 de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« diplôme » "*educational credential*"

« diplôme » Tout diplôme, certificat de compétence ou certificat d'apprentissage obtenu conséquemment à la réussite d'un programme d'études ou d'un cours de formation offert par un établissement d'enseignement ou de formation reconnu par les autorités chargées d'enregistrer, d'accréditer, de superviser et de réglementer de tels établissements dans le pays de délivrance de ce diplôme ou certificat.

4. Le paragraphe 76(3) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

[a] L.C. 2001, ch. 27
[1] DORS/2002-227

Substitution de l'appréciation de l'agent à la grille

(3) Si le nombre de points obtenu par un travailleur qualifié — que celui-ci obtienne ou non le nombre minimum de points visé au paragraphe (2) — n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude de ce travailleur qualifié à réussir son établissement économique au Canada, l'agent peut substituer son appréciation aux critères prévus à l'alinéa (1)*a*).

5. (1) Subparagraph 78(2)(*e*)(i) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(i) il a obtenu un diplôme postsecondaire — autre qu'un diplôme universitaire — nécessitant trois années d'études et a accumulé un total de quinze années d'études à temps plein complètes ou l'équivalent temps plein,

(2) Subsection 78(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Circonstances spéciales

(4) Pour l'application du paragraphe (2), si le travailleur qualifié est titulaire d'un diplôme visé à l'un des alinéas (2)*b*), des sous-alinéas (2)*c*)(i) et (ii), (2)*d*)(i) et (ii) et (2)*e*)(i) et (ii) ou à l'alinéa (2)*f*) mais n'a pas accumulé le nombre d'années d'études à temps plein ou l'équivalent temps plein prévu à l'un de ces alinéas ou sous-alinéas, il obtient le nombre de points correspondant au nombre d'années d'études à temps plein complètes — ou leur équivalent temps plein — mentionné dans ces dispositions.

6. The portion of paragraph 79(2)(*b*) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

b) pour l'aptitude à parler, à écouter, à lire ou à écrire à un niveau de compétence moyen :

7. (1) The portion of subsection 80(3) of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Occupational experience

(3) For the purposes of subsection (1), a skilled worker is considered to have experience in an occupation, regardless of whether they meet the employment requirements of the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification*, if they performed

(2) Paragraph 80(3)(*a*) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) the actions described in the lead statement for the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification;* and

8. Subsection 87(3) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Substitution d'appréciation

(3) Si le fait que l'étranger est visé par le certificat de désignation mentionné à l'alinéa (2)*a*) n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude à réussir son établissement économique au Canada, l'agent

Substitution de l'appréciation de l'agent à la grille

(3) Si le nombre de points obtenu par un travailleur qualifié — que celui-ci obtienne ou non le nombre minimum de points visé au paragraphe (2) — n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude de ce travailleur qualifié à réussir son établissement économique au Canada, l'agent peut substituer son appréciation aux critères prévus à l'alinéa (1)*a*).

5. (1) Le sous-alinéa 78(2)*e*)(i) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) il a obtenu un diplôme postsecondaire — autre qu'un diplôme universitaire — nécessitant trois années d'études et a accumulé un total de quinze années d'études à temps plein complètes ou l'équivalent temps plein,

(2) Le paragraphe 78(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Circonstances spéciales

(4) Pour l'application du paragraphe (2), si le travailleur qualifié est titulaire d'un diplôme visé à l'un des alinéas (2)*b*), des sous-alinéas (2)*c*)(i) et (ii), (2)*d*)(i) et (ii) et (2)*e*)(i) et (ii) ou à l'alinéa (2)*f*) mais n'a pas accumulé le nombre d'années d'études à temps plein ou l'équivalent temps plein prévu à l'un de ces alinéas ou sous-alinéas, il obtient le nombre de points correspondant au nombre d'années d'études à temps plein complètes — ou leur équivalent temps plein — mentionné dans ces dispositions.

6. Le passage de l'alinéa 79(2)*b*) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) pour l'aptitude à parler, à écouter, à lire ou à écrire à un niveau de compétence moyen :

7. (1) Le passage du paragraphe 80(3) du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Expérience professionnelle

(3) Pour l'application du paragraphe (1), le travailleur qualifié, indépendamment du fait qu'il satisfait ou non aux conditions d'accès établies à l'égard d'une profession ou d'un métier figurant dans les description des professions de la *Classification nationale des professions*, est considéré comme ayant acquis de l'expérience dans la profession ou le métier :

(2) L'alinéa 80(3)*a*) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(*a*) the actions described in the lead statement for the occupation as set out in the occupational descriptions of the *National Occupational Classification;* and

8. Le paragraphe 87(3) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Substitution d'appréciation

(3) Si le fait que l'étranger est visé par le certificat de désignation mentionné à l'alinéa (2)*a*) n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude à réussir son établissement économique au Canada, l'agent

peut, après consultation auprès du gouvernement qui a délivré le certificat, substituer son appréciation aux critères prévus au paragraphe (2).

9. Subparagraph 91(*d*)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) preparing and delivering to the investor a debt obligation and notifying the investor of the date of receipt of the provincial allocation at the beginning of the allocation period in accordance with paragraph 92(*e*),

10. Subsection 109(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Substitution d'appréciation

109. (1) Si le nombre de points obtenus par un étranger — que celui-ci obtienne ou non le nombre minimum de points visé au paragraphe 108(1) — n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude de cet étranger à réussir son établissement économique au Canada, l'agent peut substituer son appréciation aux critères prévus au paragraphe 102(1).

11. (1) Subparagraph 117(1)(*g*)(i) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(i) the adoption is not being entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act,

(2) Paragraphs 117(4)(*b*) and (*c*) of the Regulations are replaced by the following:

(*b*) a genuine parent-child relationship existed at the time of the adoption and existed before the child reached the age of 18; and

(*c*) the adoption was not entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act.

(3) The portion of subsection 117(7) of the Regulations before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Provincial statement

(7) If a statement referred to in clause (1)(*g*)(iii)(B) or paragraph (3)(*e*) or (*f*) has been provided to an officer by the competent authority of the foreign national's province of intended destination, that statement is, except in the case of an adoption that was entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act, conclusive evidence that the foreign national meets the following applicable requirements:

(4) Paragraph 117(7)(*c*) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

c) dans le cas de la personne visée à l'alinéa (1)*b*) qui est l'enfant adoptif mentionné au paragraphe (2), les conditions prévues aux alinéas (3)*a*) à *e*) et *g*).

(5) Subsection 117(8) of the Regulations is replaced by the following:

New evidence

(8) If, after the statement is provided to the officer, the officer receives evidence that the foreign national does not meet the applicable requirements

peut, après consultation auprès du gouvernement qui a délivré le certificat, substituer son appréciation aux critères prévus au paragraphe (2).

9. Le sous-alinéa 91*d*)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) établir et émettre un titre de créance à l'investisseur et l'aviser de la date de réception de la quote-part provinciale au début de la période de placement conformément à l'alinéa 92*e*),

10. Le paragraphe 109(1) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Substitution d'appréciation

109. (1) Si le nombre de points obtenus par un étranger — que celui-ci obtienne ou non le nombre minimum de points visé au paragraphe 108(1) — n'est pas un indicateur suffisant de l'aptitude de cet étranger à réussir son établissement économique au Canada, l'agent peut substituer son appréciation aux critères prévus au paragraphe 102(1).

11. (1) Le sous-alinéa 117(1)*g*)(i) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) the adoption is not being entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act,

(2) Les alinéas 117(4)*b*) et *c*) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) un véritable lien affectif parent-enfant entre l'adopté et l'adoptant existait au moment de l'adoption et avant que l'adopté n'ait atteint l'âge de dix-huit ans;

c) l'adoption ne visait pas principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège aux termes de la Loi.

(3) Le passage du paragraphe 117(7) du même règlement précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Déclaration de la province

(7) Sauf si l'adoption visait principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège aux termes de la Loi, la déclaration visée à la division (1)*g*)(iii)(B) ou aux alinéas (3)*e*) ou *f*) fournie par l'autorité compétente de la province de destination à un agent à l'égard d'un étranger constitue une preuve concluante que ce dernier remplit les conditions suivantes :

(4) L'alinéa 117(7)*c*) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas de la personne visée à l'alinéa (1)*b*) qui est l'enfant adoptif mentionné au paragraphe (2), les conditions prévues aux alinéas (3)*a*) à *e*) et *g*).

(5) Le paragraphe 117(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Nouveaux éléments de preuve

(8) Si, après avoir reçu la déclaration, l'agent reçoit de nouveaux éléments de preuve établissant que l'étranger ne remplit pas les conditions visées

set out in paragraph (7)(*b*) or (*c*) for becoming a member of the family class, the processing of their application shall be suspended until the officer provides that evidence to the competent authority of the province and that authority confirms or revises its statement.

aux alinéas (7)*b*) ou *c*), selon le cas, de sorte qu'il n'appartient pas à la catégorie du regroupement familial, l'examen de la demande de ce dernier est suspendu jusqu'à ce que l'agent fournisse ces éléments de preuve à l'autorité compétente de la province et que celle-ci confirme ou modifie sa déclaration.

(6) Clause 117(9)(*c*)(ii)(A) of the Regulations is replaced by the following:

(A) the sponsor is the common-law partner of another person or the sponsor has a conjugal partner, or

(6) La division 117(9)*c*)(ii)(A) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(A) le répondant est le conjoint de fait d'une autre personne ou il a un partenaire conjugal,

12. Section 118 of the Regulations is replaced by the following:

12. L'article 118 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Medical condition

118. A foreign national who is an adopted dependent child or is a person referred to in paragraph 117(1)(*f*) or (*g*) shall not be issued a permanent resident visa as a member of the family class unless the sponsor has provided a statement in writing confirming that they have obtained information about the medical condition of the child or of the foreign national.

État de santé

118. Le visa de résident permanent ne peut être délivré au titre de la catégorie du regroupement familial à l'étranger qui est un enfant à charge adoptif ou qui est visé aux alinéas 117(1)*f*) ou *g*) que si le répondant fournit un document écrit confirmant qu'il a obtenu des renseignements concernant l'état de santé de cet étranger.

13. Clause 125(1)(*c*)(ii)(A) of the Regulations is replaced by the following:

(A) the sponsor is the common-law partner of another person or the sponsor has a conjugal partner, or

13. La division 125(1)*c*)(ii)(A) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(A) le répondant est le conjoint de fait d'une autre personne ou il a un partenaire conjugal,

14. (1) Paragraph 156(1)(*a*) of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) a person who has been convicted in Canada of the offence of murder or an offence set out in Schedule I or II to the *Corrections and Conditional Release Act*, regardless of whether it was prosecuted by indictment, if a period of five years has not elapsed since the completion of the person's sentence;

14. (1) L'alinéa 156(1)*a*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la personne qui a été déclarée coupable au Canada de meurtre ou de l'une ou l'autre des infractions qui figurent à l'annexe I ou II de la *Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition*, qu'elle soit punissable par procédure sommaire ou par mise en accusation, à moins qu'une période de cinq ans suivant l'expiration de la peine ne se soit écoulée;

(2) Paragraph 156(1)(*b*) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

b) la personne qui a été déclarée coupable d'une infraction à l'étranger qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction visée à l'alinéa *a*), à moins qu'une période de cinq ans suivant l'expiration de la peine infligée aux termes du droit étranger ne se soit écoulée;

(2) L'alinéa 156(1)*b*) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la personne qui a été déclarée coupable d'une infraction à l'étranger qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction visée à l'alinéa *a*), à moins qu'une période de cinq ans suivant l'expiration de la peine infligée aux termes du droit étranger ne se soit écoulée;

15. Paragraph 361(4)(*a*) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) soit obtenir au moins le nombre minimum de points d'appréciation exigés par l'ancien règlement à l'égard d'une personne visée au sous-alinéa 9(1)*b*)(i) ou à l'alinéa 10(1)*b*) de l'ancien règlement, autre qu'un travailleur autonome au sens du paragraphe 2(1) de ce règlement;

15. L'alinéa 361(4)*a*) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) soit obtenir au moins le nombre minimum de points d'appréciation exigés par l'ancien règlement à l'égard d'une personne visée au sous-alinéa 9(1)*b*)(i) ou à l'alinéa 10(1)*b*) de l'ancien règlement, autre qu'un travailleur autonome au sens du paragraphe 2(1) de ce règlement;

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

In January 2006, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) completed a review of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) and noted various technical errors and inconsistencies that require attention by Citizenship, Immigration and Multiculturalism Canada (CIC).

Description

The amendments to the IRPR fall broadly into the following four categories:

- Amendments to certain English provisions so that they more accurately reflect the language currently in use in the corresponding French texts;
- Amendments to certain French provisions so that they more accurately reflect the language currently in use in the corresponding English texts;
- Amendments to ensure consistency in the English and/or French terminology used throughout the IRPR; and
- Amendments to language following comments made by the SJCSR.

Rationale

The SJCSR is authorized under the *Statutory Instruments Act* to scrutinize almost all federal statutory instruments and it reviews hundreds of regulations each year to ensure that:

- the executive possessed the statutory authority to make the regulation;
- the regulation complies with applicable laws, including the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*; and
- the executive followed the proper procedure in enacting the regulation or issuing the statutory instrument.

When the SJCSR alleges that a regulation that does not comply with the aforementioned criteria, it contacts the government body responsible for the instrument.

CIC has been in communication with the SJCSR and acknowledged the need to amend the IRPR in a timely manner. This is the second set of regulatory amendments that respond to the SJCSR's review — a previous package of technical amendments corrected 25 errors and inconsistencies noted by the SJCSR (SOR/2009-163 and SOR/2009-290).

The amendments have no impact on public policy and present no cost to the Government of Canada or the private sector.

Consultation

External consultations for the regulatory amendments were not undertaken, as the changes are not substantive in nature. CIC has kept the SJCSR apprised of its progress on the required regulatory amendments.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

En janvier 2006, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a, au terme d'un examen du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR), relevé divers manques d'uniformité et erreurs techniques qui requièrent l'attention de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC).

Description

Les modifications peuvent globalement être rangées sous quatre catégories, selon qu'elles ont consisté à :

- Modifier la version anglaise de certaines dispositions pour qu'elle concorde mieux avec la version française correspondante;
- Modifier la version française de certaines dispositions pour qu'elle concorde mieux avec la version anglaise correspondante;
- Uniformiser la terminologie française ou anglaise utilisée dans l'ensemble du RIPR;
- Modifier le libellé à la suite des observations formulées par le CMPER.

Justification

Le CMPER est habilité en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* à examiner presque tous les textes réglementaires fédéraux. Il examine ainsi chaque année des centaines de règlements afin de vérifier qu'ils sont conformes aux exigences suivantes :

- L'organe exécutif est habilité à prendre le règlement;
- Le règlement est conforme aux lois pertinentes, y compris à la *Charte canadienne des droits et libertés*;
- L'organe exécutif a respecté la procédure à suivre pour promulguer le règlement ou publier le texte réglementaire.

Lorsque le CMPER prétend qu'un règlement ne respecte pas les critères susmentionnés, il communique avec l'organisme gouvernemental responsable du texte réglementaire.

CIC a été en relation avec le CMPER et a reconnu la nécessité de modifier le RIPR en temps opportun. Le présent ensemble de modifications est le deuxième à avoir été préparé en réponse à l'examen du CMPER. Le précédent groupe de modifications techniques avait permis de corriger 25 erreurs et manques d'uniformité relevés par le CMPER (DORS/2009-163 et DORS/2009-290).

Ces modifications n'ont par ailleurs aucune incidence sur la politique publique et n'entraînent aucun coût pour le gouvernement fédéral ou le secteur privé.

Consultation

Les modifications n'ont pas exigé la tenue de consultations externes, car il ne s'agit pas de modifications de fond. CIC a tenu le CMPER au courant des progrès réalisés à l'égard des modifications réglementaires exigées.

Contact

Colin Boyd
Director
Cabinet Briefings and Regulatory Affairs
Strategic Policy Branch
Citizenship and Immigration Canada
365 Laurier Avenue W
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-957-5981
Fax: 613-954-5896
Email: colin.boyd@cic.gc.ca

Personne-ressource

Colin Boyd
Directeur
Dossiers du Cabinet et affaires réglementaires
Direction générale des politiques stratégiques
Citoyenneté et Immigration Canada
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-957-5981
Télécopieur : 613-954-5896
Courriel : colin.boyd@cic.gc.ca

Registration
SOR/2010-196 September 23, 2010

ANTARCTIC ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Regulations Amending the Antarctic Environmental Protection Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2010-1111 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, pursuant to subsection 26(1) of the *Antarctic Environmental Protection Act*[a], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Antarctic Environmental Protection Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE ANTARCTIC ENVIRONMENTAL PROTECTION REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. (1) Paragraphs 14(2)(*e*) and (*f*) of the French version of the *Antarctic Environmental Protection Regulations*[1] are amended by replacing "effets" with "effets environnementaux".

(2) Paragraph 14(2)(*i*) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

i) l'identification des effets environnementaux inévitables de l'activité proposée;

2. The portion of section 18 of the English version of the Regulations before paragraph (*a*) is amended by replacing "must" with "may".

3. Section 29 of the Regulations is replaced by the following:

Area without Management Plan

29. In the case of a specially protected area that does not have a Management Plan, any activities authorized by a permit issued for the purpose of section 15 of the Act must be for a compelling scientific purpose that cannot be served elsewhere and must not jeopardize the natural ecological system in the area.

4. Section 30 of the French version of the Regulations is amended by replacing "36" with "37".

5. Paragraph 34(*a*) of the Regulations is replaced by the following:

(*a*) include measures for the reduction, recycling, safe storage, removal and disposal of wastes from the activities to which the permit is to relate, as well as an undertaking by the permit holder to respect the measures described in sections 37 to 44;

[a] S.C. 2003, c. 20
[1] SOR/2003-363

Enregistrement
DORS/2010-196 Le 23 septembre 2010

LOI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN ANTARCTIQUE

Règlement correctif visant le Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique

C.P. 2010-1111 Le 23 septembre 2010

En vertu du paragraphe 26(1) de la *Loi sur la protection de l'environnement en Antarctique*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN ANTARCTIQUE

MODIFICATIONS

1. (1) Aux alinéas 14(2)*e*) et *f*) de la version française du *Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique*[1], « effets » est remplacé par « effets environnementaux ».

(2) L'alinéa 14(2)*i*) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) l'identification des effets environnementaux inévitables de l'activité proposée;

2. Dans le passage de l'article 18 de la version anglaise du même règlement précédant l'alinéa *a*), « must » est remplacé par « may ».

3. L'article 29 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Zone sans plan de gestion

29. Dans une zone spécialement protégée qui n'est visée par aucun plan de gestion, toute activité autorisée par le permis délivré en application de l'article 15 de la Loi doit être menée à une fin scientifique impérieuse qui ne peut être réalisée ailleurs et ne doit pas mettre en péril l'écosystème naturel de la zone.

4. À l'article 30 de la version française du même règlement, « 36 » est remplacé par « 37 ».

5. L'alinéa 34*a*) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les mesures de réduction, le recyclage, le stockage sécuritaire, le retrait et la disposition des déchets visés par le permis de même qu'un engagement du titulaire du permis de se conformer aux mesures décrites aux articles 37 à 44;

[a] L.C. 2003, ch. 20
[1] DORS/2003-363

6. Section 40 of the English version of the Regulations is amended by replacing "Committee for Environmental Protection" with "Committee for Environmental Protection established in accordance with Article 11 of the Protocol".

6. À l'article 40 de la version anglaise du même règlement, « Committee for Environmental Protection » est remplacé par « Committee for Environmental Protection established in accordance with Article 11 of the Protocol ».

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has reviewed the *Antarctic Environmental Protection Regulations, 2003*[1] (AEPR 2003) and has made comments and recommendations to improve and add clarity to the current regulatory text.

The objectives of the present *Regulations Amending the Antarctic Environmental Protection Regulations, 2003* (the Amendments) are to

- address the comments and recommendations of the SJCSR; and
- correct editorial oversights that have been identified in the AEPR 2003.

The Amendments do not change the intent or scope of the AEPR 2003.

The Amendments come into force on the day on which they are registered.

Description and rationale

Background

As part of a global effort to protect the Antarctic environment, Canada ratified the Protocol on Environmental Protection to the Antarctic Treaty, commonly called the Madrid Protocol,[2] by putting into place legislation that provides the legislative basis that Canada needs to oversee Canadian activities in the Antarctic and fulfill its obligations. The Madrid Protocol designates Antarctica as a natural reserve devoted to peace and science and establishes environmental principles for the conduct of all activities in the Antarctic. It prohibits specific activities, such as damage to historic sites and harmful interference with wildlife. The Madrid Protocol requires that all activities undertaken in the Antarctic be subject to prior assessment of their environmental impacts and requires the development of contingency plans to respond to environmental emergencies.

[1] The full text of the AEPR 2003 and the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) is available at canadagazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-12-03/pdf/g2-13725.pdf.

[2] The full text of the Madrid Protocol is available at www.ats.aq/documents/recatt/Att006_e.pdf.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a examiné le *Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique de 2003*[1] (RPEA 2003), et a formulé des observations et des recommandations pour améliorer et clarifier le texte réglementaire actuel.

L'actuel *Règlement modifiant le Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique de 2003* (les modifications) a pour objectifs :

- de donner suite aux observations et recommandations de CMPER;
- de corriger les omissions d'ordre rédactionnel qui avaient été relevées dans le RPEA 2003.

Les modifications ne changent pas l'intention ou la portée du RPEA 2003.

Les modifications entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

Description et justification

Contexte

Dans le cadre d'un effort mondial visant à protéger l'environnement en Antarctique, le Canada a ratifié le Protocole au Traité sur l'Antarctique relatif à la protection de l'environnement, couramment appelé Protocole de Madrid[2], en instaurant une loi qui constitue le fondement législatif dont le Canada a besoin pour superviser les activités canadiennes dans l'Antarctique et remplir ses obligations. Le Protocole de Madrid désigne l'Antarctique comme une réserve naturelle consacrée à la paix et à la science, et établit des principes environnementaux pour la réalisation de toutes les activités dans l'Antarctique. Il interdit des activités particulières, comme celles qui causent des dommages aux sites historiques et des interférences nuisibles avec les espèces sauvages. Le Protocole de Madrid exige que toutes les activités menées dans l'Antarctique fassent l'objet d'une évaluation préalable des impacts environnementaux, et exige l'élaboration de plans d'urgence pour réagir aux urgences environnementales.

[1] Le texte intégral du RPEA 2003 et le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) sont disponibles à canadagazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-12-03/pdf/g2-13725.pdf.

[2] Le texte intégral du Protocole de Madrid est disponible à www.ats.aq/documents/recatt/Att006_e.pdf.

On December 1, 2003, Canada brought into force the *Antarctic Environmental Protection Act* (AEPA) and the AEPR 2003 as part of Canada's efforts to implement the Madrid Protocol. Parties to the Madrid Protocol are required to oversee the activities of expeditions organized in or proceeding from their territory, as well as the activities of their vessels, aircraft and stations in the Antarctic.

The AEPR 2003, made under the AEPA, establish Canadian requirements that are in line with the requirements of the Madrid Protocol. The AEPR 2003 deal specifically with the permit process and the obligations of permit holders, environmental impact assessments, protection of native flora and fauna, protected areas, waste management and emergencies.

In March 2006, the SJCSR recommended that Environment Canada implement changes to the AEPR 2003 to ensure consistency and clarity in the regulatory text.

The Amendments

SJCSR-recommended revisions

The Amendments would include the following key revisions to the AEPR 2003 in order to address the comments and recommendations of the SJCSR:

- modify section 29 to clarify permitted activities as they relate to protected areas that do not have a Management Plan. In addition to the requirements for activities permitted under section 15, section 29 clarifies that only activities for scientific purposes that cannot be carried out elsewhere and which do not jeopardize the natural ecosystem will be permitted. Under section 15, all activities that require travel to the Antarctic are subject to a permit — whether for tourism, research, commercial interests (such as flight charters, bio-prospecting, etc.), or any other purpose; and
- modify paragraph 34(*a*) to clearly and explicitly link sections 37 to 44 to the development of waste management plan requirements. Sections 37 to 44 of the AEPR 2003 describe the various types of wastes that must be removed from the area and the waste disposal methods to be used by the permit holders. Specific regulatory requirements govern each type of waste that may be disposed and its disposal method. Waste disposal methods that may be used in Antarctic under the AEPR 2003 include incineration, waste removal, and waste disposal on land and at sea. This modification will ensure that the permit holders incorporate the requirements of sections 37 to 44 when developing waste management plans.

In addition, SJCSR also identified specific editorial oversights resulting in the following revisions to the AEPR 2003:

- align the English and French versions of paragraphs 14(2)(*e*) and (*f*) by replacing the wording "effets" with "effets environnementaux" in the French version of the paragraphs to ensure consistency;
- align the English and French versions of paragraphs 14(2)(*i*) by replacing the wording "l'identification des effets inévitables de l'activité proposée sur l'environnement;" with "l'identification des effets environnementaux inévitables de

Le 1er décembre 2003, le Canada a mis en vigueur la *Loi concernant la protection de l'environnement en Antarctique* (LPEA) et le RPEA 2003 dans le cadre des efforts du Canada pour appliquer le Protocole de Madrid. Les parties au Protocole de Madrid sont tenues de surveiller les activités des expéditions organisées sur leur territoire ou en provenance de leur territoire, ainsi que les activités de leurs navires, aéronefs et stations dans l'Antarctique.

Le RPEA 2003, pris en application de la LPEA, établit les exigences canadiennes, qui sont conformes aux exigences du Protocole de Madrid. Le RPEA 2003 aborde précisément le processus de permis et les obligations des titulaires de permis, les évaluations d'impact environnemental, la protection de la flore et de la faune indigènes, les zones protégées, la gestion des déchets et les urgences.

En mars 2006, le CMPER a recommandé qu'Environnement Canada apporte des modifications au RPEA 2003 pour assurer la cohérence et la clarté du texte réglementaire.

Les modifications

Changements recommandés par le CMPER

Les modifications incluraient les changements clés suivants au RPEA 2003 afin de donner suite aux observations et recommandations du CMPER :

- modifier l'article 29 afin de clarifier les activités permises en ce qui concerne les zones protégées non assorties d'un plan de gestion. En plus des exigences relatives aux activités permises par l'article 15, l'article 29 précise que seules les activités ayant un but scientifique qui ne peuvent être réalisées ailleurs et qui ne mettent pas en péril l'écosystème naturel seront permises. Conformément à l'article 15, toutes les activités qui exigent un voyage en Antarctique sont assujetties à un permis — que ce soit pour le tourisme, la recherche, les intérêts commerciaux (comme les vols affrétés, la bioprospection, etc), ou toute autre fin;
- modifier l'alinéa 34*a*) afin de relier clairement et explicitement les articles 37 à 44 aux exigences d'élaboration de plans de gestion des déchets. Les articles 37 à 44 du RPEA 2003 décrivent les différents types de déchets qui doivent être retirés de la zone et les méthodes d'élimination des déchets qui doivent être utilisées par les détenteurs de permis. Des exigences réglementaires particulières régissent chacun des types de déchets qui peuvent être éliminés et la méthode d'élimination correspondante. Les méthodes d'élimination des déchets qui peuvent être utilisées en Antarctique conformément au RPEA 2003 comprennent l'incinération, le retrait des déchets, l'élimination des déchets à terre et l'immersion des déchets en mer. Cette modification fera en sorte que les détenteurs de permis tiennent compte des exigences des articles 37 à 44 lorsqu'ils élaborent des plans de gestion des déchets.

En outre, le CMPER a cerné des omissions d'ordre rédactionnel qui ont donné lieu aux modifications suivantes du RPEA 2003 :

- Harmoniser les versions française et anglaise des alinéas 14(2)*e*) et *f*) en remplaçant le mot « effets » par « effets environnementaux » dans la version française, afin d'assurer la cohérence;
- Harmoniser les versions française et anglaise de l'alinéa 14(2)*i*) en remplaçant la formulation « l'identification des effets inévitables de l'activité proposée sur l'environnement »

l'activité proposée;" in the French version of the paragraph to ensure consistency;

- align the wording of section 18 of the English version with the French version of the section by replacing the wording "must" with "may" to reflect the original intent of the section and to ensure consistency;
- revise section 30 of the French version to correct the reference to section 37 by replacing "36" with "37"; and
- align the English version of section 40 with the French version of the section by adding "established in accordance with Article 11 of the Protocol" after "Committee for Environmental Protection".

These Amendments to the AEPR 2003 are necessary to address the recommendations made by the SJCSR to provide clarity and consistency to the regulatory text.

Costs and benefits

The Amendments are non-substantive in nature and do not include any new requirements. The revisions to the regulatory text add clarity and consistency to the AEPR 2003. Hence, the Amendments will not result in any incremental costs.

The Amendments will not affect the compliance and enforcement regime that is already in place for the AEPR 2003. Therefore, no incremental costs will be incurred by the Government.

Consultation

Since the Amendments are administrative in nature and do not result in any impact on the industry, Government or the public, no consultations were deemed necessary.

Implementation, enforcement and service standards

The Amendments will not alter the manner in which the AEPR 2003 are implemented or enforced.

Contacts

Rita Cerutti
Director
Multilateral Affairs
Environment Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard, 14th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-0148
Fax: 819-994-6227
Email: Rita.Cerutti@ec.gc.ca

Markes Cormier
Senior Economist
Regulatory Analysis & Instrument Choice Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 24th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-5236
Fax: 819-997-2769
Email: Markes.Cormier@ec.gc.ca

par « l'identification des effets environnementaux inévitables de l'activité proposée » dans la version française, afin d'assurer la cohérence;

- Harmoniser la formulation de la version anglaise de l'article 18 avec la version française en remplaçant le mot « must » par le mot « may », pour tenir compte de l'intention originale de l'article et afin d'assurer la cohérence;
- Modifier la version française de l'article 30 afin de corriger la référence à l'article 37, en remplaçant « 36 » par « 37 »;
- Harmoniser la version anglaise de l'article 40 avec la version française en ajoutant « established in accordance with Article 11 of the Protocol » après « Committee for Environmental Protection ».

Ces modifications au RPEA 2003 sont nécessaires pour donner suite aux recommandations faites par le CMPER afin d'assurer la clarté et la cohérence du texte réglementaire.

Avantages et coûts

Les modifications ne sont pas des modifications de fond et n'incluent pas de nouvelles exigences. Les changements apportés au texte réglementaire améliorent la clarté et la cohérence du RPEA 2003. Les modifications n'entraîneront donc pas de coûts additionnels.

Les modifications ne toucheront pas le régime de conformité et d'application qui est déjà en place pour le RPEA 2003. Par conséquent, le gouvernement n'aura à défrayer aucun coût supplémentaire.

Consultation

Comme les modifications sont de nature administrative et n'entraînent aucun impact sur l'industrie, le gouvernement ou le public, il n'est pas nécessaire de tenir des consultations.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications ne touchent pas la manière dont le RPEA 2003 est mis en œuvre et appliqué.

Personnes-ressources

Rita Cerutti
Directrice
Division des affaires multilatérales et bilatérales
Environnement Canada
200, boulevard Sacré-Cœur, 14e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-0148
Télécopieur : 819-994-6227
Courriel : Rita.Cerutti@ec.gc.ca

Markes Cormier
Économiste principal
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instruments
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-5236
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : Markes.Cormier@ec.gc.ca

Registration
SOR/2010-197 September 23, 2010

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations (Charitable Donations)

P.C. 2010-1112 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221[a] of the *Income Tax Act*[b], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Charitable Donations)*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS (CHARITABLE DONATIONS)

AMENDMENT

1. Section 3504 of the *Income Tax Regulations* 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*) American Friends of Canadian Land Trusts.

APPLICATION

2. Section 1 applies to the 2010 and subsequent taxation years.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

This amendment designates the American Friends of Canadian Land Trusts (AFCLT), a United-States (U.S.) charity created by an affiliation of Canadian charities, as a "prescribed donee." This amendment allows non-resident donors of Canadian real property to the AFCLT to reduce the related amount of capital gains subject to Canadian tax.

Description and rationale

The AFCLT is a non-profit corporation that was incorporated in the state of Washington and that is administrating a cross-border conservation program. It has been approved by the Internal Revenue Service of the United States as a charitable organization. Its purposes include the preservation of Canadian lands.

The AFCLT intends to achieve this purpose by facilitating the acquisition, by Canadian land trusts and conservation organizations, of Canadian lands and interests or rights (for example easements) in Canadian lands. It has applied for the status of

[a] S.C. 2007, c. 35, s. 62
[b] R.S., c. 1 (5th Supp.)

Enregistrement
DORS/2010-197 Le 23 septembre 2010

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (dons de bienfaisance)

C.P. 2010-1112 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221[a] de la *Loi de l'impôt sur le revenu*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (dons de bienfaisance)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (DONS DE BIENFAISANCE)

MODIFICATION

1. L'article 3504 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* est modifié par adjonction, après l'alinéa *b*), de ce qui suit:

c) American Friends of Canadian Land Trusts.

APPLICATION

2. L'article 1 s'applique aux années d'imposition 2010 et suivantes.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

La modification consiste à ajouter à la liste des donataires visés par règlement l'*American Friends of Canadian Land Trusts* (AFCLT), organisme de bienfaisance établi aux États-Unis qui a été créé par un groupement d'organismes de bienfaisance canadiens. Cette modification permet aux non-résidents qui font don d'immeubles canadiens à l'AFCLT de réduire le montant connexe de gains en capital assujetti à l'impôt canadien.

Description et justification

L'AFCLT est une société à but non lucratif constituée dans l'État de Washington qui administre un programme de conservation transfrontalier. Elle a été approuvée à titre d'organisme de bienfaisance par l'*Internal Revenue Service* des États-Unis et a notamment pour mission la préservation de terres canadiennes.

L'AFCLT entend atteindre cet objectif en facilitant l'acquisition, par des fiducies foncières canadiennes et des organismes de conservation, de terres canadiennes et d'intérêts ou de droits (comme les servitudes) sur celles-ci. À cette fin, elle a demandé le

[a] L.C., 2007, ch. 35, art. 62
[b] L.R., ch. 1 (5e suppl.)

"prescribed donee" for this purpose. If a non-resident makes a donation to a U.S. charity, an election (described below) to reduce the capital gain payable in Canada is unavailable, unless the charity is a "prescribed donee" and the gift is real property situated in Canada.

In particular, the *Income Tax Act* (the Act) includes a provision under which a taxpayer who disposes of a capital property by way of gift, including real property, is deemed to have received proceeds of disposition equal to the fair market value (FMV) of the property. As a result of these deemed proceeds, the taxpayer may realize a capital gain for income tax purposes. However, the Act provides that a taxpayer may elect to designate a lower amount, generally if the donation is to a Canadian charity, or, if the donor is not resident in Canada, to a "prescribed donee." This designated amount is deemed to be the proceeds of disposition of the property and the FMV of the gift for Canadian tax purposes. Consequently, both the capital gain and the charitable donations deduction or tax credit will be reduced when a designation is made.

However, there may be circumstances where a person not resident in Canada would prefer to donate a property to a foreign charity. In this regard, if a donation of real property is made, by a person not resident in Canada, to a "prescribed donee," the election is available to the donor if the gift is real property and the prescribed donee undertakes that the property will be held for use in the public interest. As such, this provision is typically used as an aid in the protection of natural heritage. Prescription of the AFCLT meets this objective.

The *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Charitable Donations)* enact an amendment to section 3504 of the *Income Tax Regulations* to add a "prescribed donee."

Consultation

The Department of Finance has received numerous letters of support from Canadian charities and taxpayers in favour of prescription of the AFCLT.

Implementation, enforcement and service standards

The Act provides the necessary compliance mechanisms. These mechanisms allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents. In particular, the Minister of National Revenue may consider the undertaking by a prescribed donee that a gift of real property will be held for use in the public interest.

Contact

Ève Pentassuglia
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-5636

statut de donataire visé par règlement. Si un non-résident fait don d'un immeuble situé au Canada à un organisme de bienfaisance américain, le choix (exposé ci-dessous) de réduire le gain en capital payable au Canada ne peut être fait que si l'organisme est un donataire visé par règlement.

La *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi) comprend une disposition selon laquelle le contribuable qui dispose d'une immobilisation, y compris un immeuble, par voie de don est réputé avoir reçu un produit de disposition égal à la juste valeur marchande (JVM) du bien. Il peut, par conséquent, réaliser un gain en capital aux fins d'impôt sur le revenu. Toutefois, la Loi lui permet de faire un choix afin qu'une somme inférieure à la JVM soit désignée à ce titre, généralement dans le cas où le don est fait à un organisme de bienfaisance canadien ou, si le donateur est un non-résident, à un donataire visé par règlement. La somme ainsi désignée est réputée représenter à la fois le produit de disposition du bien et la JVM du don aux fins d'impôt canadien. Le gain en capital et la déduction ou le crédit d'impôt pour dons de bienfaisance sont tous deux réduits lorsqu'une telle désignation est faite.

Il pourrait arriver qu'une personne ne résidant pas au Canada souhaite faire don d'un bien à un organisme de bienfaisance étranger. Dans ce cas, s'il s'agit d'un don d'immeuble fait à un donataire visé par règlement, le donateur pourra faire le choix si le donataire prend l'engagement que l'immeuble sera détenu en vue d'un usage lié à l'intérêt public. À cet égard, cette disposition sert typiquement à aider à protéger le patrimoine naturel. L'ajout de l'AFCLT à la liste des donataires visés par règlement est conforme à cet objectif.

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (dons de bienfaisance)* a pour but d'ajouter un « donataire visé » à la liste figurant à l'article 3504 du *Règlement de l'impôt sur le revenu*.

Consultation

Le ministère des Finances a reçu de la part d'organismes de bienfaisance canadiens et de contribuables de nombreuses lettres à l'appui de l'ajout de l'AFCLT à la liste des donataires visés par règlement.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les mécanismes nécessaires sont prévus par la Loi. Ils permettent au ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations d'impôt payable, de faire des vérifications et de saisir les documents et registres pertinents. Le ministre du Revenu national peut notamment examiner l'engagement du donataire visé par règlement de faire en sorte que le bien soit détenu en vue d'un usage lié à l'intérêt public.

Personne-ressource

Ève Pentassuglia
Division de la politique de l'impôt
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-5636

Registration
SOR/2010-198 September 23, 2010

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations, 2010

P.C. 2010-1114 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage and the Public Service Commission, pursuant to section 21 of the *Public Service Employment Act*[a], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations, 2010*.

REGULATIONS AMENDING THE OFFICE OF THE GOVERNOR GENERAL'S SECRETARY EMPLOYMENT REGULATIONS, 2010

AMENDMENTS

1. Section 1 of the *Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations*[1] is replaced by the following:

1. These Regulations apply to the positions designated by position numbers GGS-S-910 to 920 in the Office of the Governor General's Secretary and the persons occupying them that are excluded from the application of the *Public Service Employment Act*, with the exception of the definitions "Commission" and "public service" in subsection 2(1), sections 17 to 21, 54, 55 and 68 to 72, subsection 111(1) and sections 112 to 116, 118, 120 to 122, 134 and 135 of that Act.

1.1 Sections 17, 55, 72, 134 and 135 of the *Public Service Employment Act* apply to the Governor General as if the Governor General was a deputy head.

1.2 Sections 112 to 116, 118, 120 to 122 and 135 of the *Public Service Employment Act* apply to a person occupying a position referred to in section 1 as if they were an employee.

2. The Regulations are amended by adding the following after section 4:

4.1 A person who has been employed for at least three years in one of the positions referred to in section 1, or in one or more of those positions consecutively, may

(*a*) during a period of one year after they cease to be so employed, participate in an advertised appointment process for which the organizational criterion established under section 34 of the *Public Service Employment Act* entitles all employees to be considered, as long as they meet any other criteria established under that section; and

(*b*) make a complaint under section 77 of that Act.

[a] S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13
[1] SOR/2006-114

Enregistrement
DORS/2010-198 Le 23 septembre 2010

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010)

C.P. 2010-1114 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre du Patrimoine canadien et de la Commission de la fonction publique et en vertu de l'article 21 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'EMPLOI AU SECRÉTARIAT DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL (2010)

MODIFICATIONS

1. L'article 1 du *Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général*[1] est remplacé par ce qui suit :

1. Le présent règlement s'applique aux postes du Secrétariat du gouverneur général portant les numéros GGS-S-910 à 920 et aux personnes les occupant qui sont exemptés de l'application de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, à l'exception des définitions de « Commission » et de « fonction publique » au paragraphe 2(1), des articles 17 à 21, 54, 55 et 68 à 72, du paragraphe 111(1) et des articles 112 à 116, 118, 120 à 122, 134 et 135.

1.1 Pour l'application des articles 17, 55, 72, 134 et 135 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, l'administrateur général est réputé être le gouverneur général.

1.2 Pour l'application des articles 112 à 116, 118, 120 à 122 et 135 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la personne occupant un poste visé à l'article 1 est réputée être un fonctionnaire.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 4, de ce qui suit :

4.1 La personne qui, pendant au moins trois ans, a occupé un des postes visés à l'article 1 ou a occupé de façon consécutive un ou plusieurs de ces postes peut :

a) au cours de la période d'un an suivant la date de sa cessation d'emploi, participer à tout processus de nomination annoncé pour lequel le critère organisationnel fixé en vertu de l'article 34 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* vise tous les fonctionnaires, pourvu qu'elle satisfasse aux autres critères fixés, le cas échéant, en vertu de cet article;

b) présenter une plainte en vertu de l'article 77 de cette loi.

[a] L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13
[1] DORS/2006-114

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

The *Public Service Employment Act*[1] (PSEA) was amended in 2006 as a result of the *Federal Accountability Act*,[2] which repealed the right to appointment in priority for ministers' staffs. In order to maintain the principle of parity between the rights and entitlements of persons employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary and those of Ministers' Staffs, who perform similar functions and duties, the *Public Service Employment Regulations* were subsequently amended[3] to repeal the right to appointment in priority for persons employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary, except for those persons currently employed in an excluded position.

The 2006 amendments to the PSEA enabled ministers' staffs to participate in an advertised internal appointment process after they cease to be so employed. Thus, in order to maintain parity, the *Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations, 2010* (the Regulations) provide the same mobility provision for persons who cease to be employed in an excluded position in the Office of the Governor General's Secretary.

Description and rationale

The *Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations*[4] apply to 11 positions in the Office of the Governor General's Secretary, and the persons occupying them, who are excluded from the application of the PSEA except for provisions relating to the definitions "Commission" and "public service," Commission audits, exclusion of positions and persons and Regulations of Governor in Council, oath or affirmation, effective date of appointment or deployment, investigation of appointments for political influence or fraud, political activities, authority to administer oaths or affirmations, and access by Commission to facilities and information. The excluded positions include positions such as the Personal Assistant to Her Excellency, the Executive Assistant to Her Excellency, the Executive Assistant to His Excellency, the Communications Advisor and Spokesperson and the Senior Advisor — Editorial Services and Communications.

The *Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations* prescribe how the excluded positions and persons are to be dealt with, namely that the Governor General has the authority to make appointments, that the employment of these persons may be terminated with at least one day's notice, and that their employment ceases 30 days after the day on which the Governor General ceases to hold office.

[1] S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13
[2] S.C. 2006, c. 9, s. 103(1)
[3] SOR//2010-89
[4] SOR/2006-114

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

La *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*[1] (LEFP) a fait l'objet de modifications en 2006 à la suite de l'adoption de la *Loi fédérale sur la responsabilité*[2] qui abrogea le droit à une priorité de nomination pour le personnel des cabinets de ministres. Afin de maintenir le principe de parité entre les droits accordés aux personnes occupant un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général et ceux accordés au personnel des cabinets de ministres qui exercent des fonctions similaires, le *Règlement sur l'emploi dans la fonction publique*[3] (REFP) a par la suite été modifié pour abroger le droit à une priorité de nomination pour les personnes occupant un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général, sauf pour les personnes qui occupent présentement un de ces postes exclus.

Les modifications de 2006 à la LEFP permettent au personnel des cabinets de ministres de participer à un processus de nomination interne annoncé lors de leur cessation d'emploi. Ainsi, afin de maintenir la parité, le *Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010)* [le Règlement] prévoit la même disposition de mobilité pour les personnes qui cessent d'occuper un poste exclu au Secrétariat du gouverneur général.

Description et justification

Le *Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général*[4] s'applique aux 11 postes exclus au Secrétariat du gouverneur général, et aux personnes les occupant, qui sont exemptés de l'application de la LEFP, sauf pour les dispositions en matière de définitions de « Commission » et de « fonction publique », vérifications de la Commission, exemptions de postes et de personnes et règlements du gouverneur en conseil, serment ou affirmation solennelle, prise d'effet de la nomination ou mutation, enquêtes relatives aux nominations en raison d'influence politique ou de fraudes, activités politiques, prestation de serment ou d'affirmation solennelle et accès de la Commission aux installations et aux renseignements. Les postes exclus comprennent des postes tels que Camériste personnel à Son Excellence Madame, Adjoint exécutif auprès de Son Excellence Madame, Adjoint exécutif auprès de Son Excellence Monsieur, Conseiller en communications et porte-parole et Conseiller principal, Service de rédaction et de communications.

Le *Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général* prévoit le sort des postes exclus et des personnes les occupant, à savoir que le gouverneur général a le pouvoir de faire des nominations, que l'on peut mettre fin à l'emploi de ces personnes moyennant un préavis d'un jour, et que leur emploi se termine 30 jours après que le gouverneur général ou la gouverneure générale cesse d'occuper sa charge.

[1] L.C., 2003, ch. 22, art. 12 et 13
[2] L.C., 2006, ch. 9, par. 103(1)
[3] DORS/2010-89
[4] DORS/2006-114

The Regulations provide that persons appointed to an excluded position on, or after, the coming into force of the Regulations and who have been continuously employed in one or more excluded positions for at least three years, may participate in an advertised appointment process open to all employees during a period of one year after they cease to be so employed, and may make a complaint to the Public Service Staffing Tribunal on the grounds set out in the PSEA.

In addition, the Regulations specify that persons occupying an excluded position are deemed to be "employees" for the purposes of the application of the political activities provisions of the PSEA, as well as for the purposes of access by the Commission to facilities and information. These amendments ensure that the Office of the Governor General's Secretary, and its staff, continues to function in a non-partisan manner and that the political activities provisions of the PSEA apply to persons occupying an excluded position.

The Regulations also specify that the Governor General is deemed to be the deputy head for the purposes of audits by the Commission, effective date of appointment, right to make submissions, authority to administer oaths and affirmations, and for the purposes of access by the Commission to facilities and information.

Consultation

During the course of developing the amendments to the Regulations, the Public Service Commission consulted the Office of the Governor General's Secretary and it was given the opportunity to express its views. The Office of the Governor General's Secretary supports the Regulations since they continue to provide a flexible and effective appointment process for persons employed in the 11 excluded positions, while maintaining parity with their counterparts in ministers' offices.

Implementation, enforcement and service standards

The Regulations will be implemented by means of a letter to heads of human resources advising departments and agencies of the mobility right for persons who have been continuously employed in one or more excluded positions for at least three years, and who cease to be so employed. The Regulations will also be posted on the Public Service Commission's Web site.

In addition, as part of its oversight function, the Public Service Commission monitors and audits the staffing practices followed by the Office of the Governor General's Secretary in applying these Regulations, monitors the political activities of persons occupying an excluded position, and investigates allegations of improper political activities by these persons, in accordance with the PSEA.

Contact

Roch Davidson
Policy Specialist
Policy Development Directorate
Public Service Commission of Canada
L'Esplanade Laurier, West Tower
300 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0M7
Telephone: 613-943-2787
Fax: 613-943-2481
Email: Roch.Davidson@psc-cfp.gc.ca

Le Règlement prévoit qu'une personne nommée à un poste exclu après l'entrée en vigueur du Règlement, et qui a occupé un ou plusieurs postes exclus de façon consécutive pendant au moins trois ans, peut participer à tout processus de nomination annoncé ouvert à tous les fonctionnaires au cours de la période d'un an suivant la date de sa cessation d'emploi et peut présenter une plainte au Tribunal de la dotation de la fonction publique pour les motifs énoncés dans la LEFP.

De plus, le Règlement précise que toute personne occupant un poste est réputée être un « fonctionnaire » pour l'application des dispositions en matière d'activités politiques de la LEFP, ainsi que pour les fins de l'accès de la Commission aux installations et renseignements. Ces modifications visent à s'assurer que le Secrétariat du gouverneur général, et son personnel, continuent d'opérer de façon non partisane et que les dispositions en matière d'activités politiques de la LEFP s'appliquent aux personnes occupant un poste exclu.

Le Règlement précise également que le gouverneur général est réputé être l'administrateur général pour les fins des vérifications de la Commission, de la prise d'effet de la nomination, du droit de présenter des observations, de la prestation de serments ou d'affirmation solennelle, ainsi que pour les fins de l'accès de la Commission aux installations et renseignements.

Consultation

Pendant l'élaboration de ce règlement, la Commission de la fonction publique a consulté le Secrétariat du gouverneur général en lui donnant la possibilité d'exprimer son point de vue. Le Secrétariat du gouverneur général appuie les modifications au Règlement puisque celles-ci continuent d'assurer un processus de nomination souple et efficace pour les personnes occupant les 11 postes exclus, tout en maintenant la parité avec leurs homologues dans les cabinets de ministres.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Règlement sera mis en œuvre au moyen d'une lettre aux chefs des ressources humaines avisant les ministères et agences du droit de mobilité pour les personnes qui ont occupé un ou plusieurs postes exclus de façon consécutive pendant au moins trois ans et qui cessent d'être employées. Le Règlement sera également publié sur le site Web de la Commission de la fonction publique.

De plus, dans le cadre de ses activités de surveillance, la Commission de la fonction publique surveille et vérifie les pratiques de dotation suivies par le Secrétariat du gouverneur général au regard de l'application de ce règlement, surveille les activités politiques exercées par les personnes occupant un poste exclu et enquête sur les allégations d'activités politiques irrégulières à l'égard de ces personnes, conformément à la LEFP.

Personne-ressource

Roch Davidson
Spécialiste en politiques
Direction de l'élaboration des politiques
Commission de la fonction publique du Canada
L'Esplanade Laurier, Tour Ouest
300, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0M7
Téléphone : 613-943-2787
Télécopieur : 613-943-2481
Courriel : Roch.Davidson@psc-cfp.gc.ca

Registration
SOR/2010-199 September 23, 2010

INSURANCE COMPANIES ACT

Order Amending the Schedule to the Insurance Companies Act (Miscellaneous Program)

P.C. 2010-1136 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 12(7) of the *Insurance Companies Act*[a], hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Insurance Companies Act (Miscellaneous Program)*.

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE INSURANCE COMPANIES ACT (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. The class of insurance "assurance-aviation" in the schedule to the French version of the *Insurance Companies Act*[1] is replaced by the following:

« assurance-aviation » "*aircraft insurance*"

« assurance-aviation » Selon le cas :

a) assurance de responsabilité pour blessures corporelles ou décès d'une personne ou pour perte ou dommage matériels, causés par un aéronef ou par son utilisation;

b) assurance contre la perte d'un aéronef ou de son utilisation ou contre le dommage causé à un aéronef.

2. The class of insurance "frais juridiques" in the schedule to the French version of the Act is replaced by the following:

« frais juridiques » "*legal expenses insurance*"

« frais juridiques » Assurance couvrant les frais exposés par une ou plusieurs personnes pour des services juridiques spécifiés dans la police, y compris l'acompte, les honoraires ou les autres frais liés à la prestation des services.

3. Paragraph (*b*) of the class of insurance "titres" in the schedule to the French version of the Act is replaced by the following:

b) de l'existence d'une charge, d'une hypothèque, d'un privilège, d'un nantissement ou de toute autre restriction sur un bien meuble;

COMING INTO FORCE

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

[a] S.C. 1991, c. 47
[1] S.C. 1991, c. 47

Enregistrement
DORS/2010-199 Le 23 septembre 2010

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

Décret correctif visant l'annexe de la Loi sur les sociétés d'assurances

C.P. 2010-1136 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 12(7) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret correctif visant l'annexe de la Loi sur les sociétés d'assurances*, ci-après.

DÉCRET CORRECTIF VISANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

MODIFICATIONS

1. La branche d'assurance « assurance-aviation » figurant à l'annexe de la version française de la *Loi sur les sociétés d'assurances*[1] est remplacée par ce qui suit :

« assurance-aviation » "*aircraft insurance*"

« assurance-aviation » Selon le cas :

a) assurance de responsabilité pour blessures corporelles ou décès d'une personne ou pour perte ou dommage matériels, causés par un aéronef ou par son utilisation;

b) assurance contre la perte d'un aéronef ou de son utilisation ou contre le dommage causé à un aéronef.

2. La branche d'assurance « frais juridiques » figurant à l'annexe de la version française de la même loi est remplacée par ce qui suit :

« frais juridiques » "*legal expenses insurance*"

« frais juridiques » Assurance couvrant les frais exposés par une ou plusieurs personnes pour des services juridiques spécifiés dans la police, y compris l'acompte, les honoraires ou les autres frais liés à la prestation des services.

3. L'alinéa *b*) de la branche d'assurance « titres » figurant à l'annexe de la version française de la même loi est remplacé par ce qui suit :

b) de l'existence d'une charge, d'une hypothèque, d'un privilège, d'un nantissement ou de toute autre restriction sur un bien meuble;

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[a] L.C. 1991, ch. 47
[1] L.C. 1991, ch. 47

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

The Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations (SJCSR) reviews matters of legality and the procedural aspects of federal regulations. The SJCSR has reviewed the *Insurance Companies Act* (the Act) and raised its concerns over inconsistencies between the French and English versions of the Act's Schedule: Classes of Insurance (Schedule). This regulatory amendment addresses this issue.

Description and rationale

The amendments are non-substantive and of a technical nature and have no policy implications. The modification addresses inconsistencies between the English and the French versions of "aircraft insurance", "legal expense insurance" and "title insurance" classes of insurance. In each of these cases, the French definitions are adjusted. More specifically

- the word "avion" is replaced by the word "aéronef" in the French definition of "aircraft insurance";
- the French definition of "legal expense insurance" adds the word "acompte" to the word "honoraires" already in the definition; these two words are considered the equivalent of the word "retainer" in the English version of the definition; and
- the word "grèvement" is deleted from paragraph (*b*) of the French definition of "title insurance".

Consultation

The definitions contained in the Schedule resulted from a previous initiative to harmonize the system of classes of insurance across Canada by reducing the number of classes of insurance, and to develop one set of common definitions. In consideration of the impact any amendments to the French versions of the definitions would have on provincial insurance legislation, Quebec insurance regulators were consulted to ensure that any amendments to the definitions would not cause any concerns.

No industry consultations were held as the modifications have no substantive impact.

Contact

Philipe-A. Sarrazin
Office of the Superintendent of Financial Institutions
255 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H2
Telephone: 613-998-4190
Fax: 613-993-6525
Email: Philipe.Sarrazin@osfi-bsif.gc.ca

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) étudie les questions juridiques et les aspects procéduraux des règlements fédéraux. Le CMPER a examiné la *Loi sur les sociétés d'assurances* (ci-après appelée la Loi) et soulevé certaines questions concernant des divergences entre la version française et la version anglaise de l'annexe : Branches d'assurance (ci-après appelée l'Annexe). Cette modification réglementaire répond à ces questions.

Description et justification

Les modifications sont mineures, de nature technique, et n'ont aucune incidence sur les orientations générales. Elles portent sur les différences terminologiques entre les versions anglaise et française des branches d'assurance suivantes : « assurance-aviation », « frais juridiques » et « titres ». Dans chacun des cas, les définitions françaises sont modifiées. Ainsi :

- le mot « avion » est remplacé par le mot « aéronef » dans la définition française d'assurance-aviation;
- le mot « acompte » est ajouté au mot « honoraires » dans la définition française des « frais juridiques »; ces deux mots sont considérés comme étant l'équivalent du mot « retainer » dans la version anglaise;
- le mot « grèvement » est supprimé de l'alinéa *b*) de la définition française des « titres ».

Consultation

Les définitions de l'Annexe découlent d'une initiative antérieure entreprise dans le but d'harmoniser le système des branches d'assurance au Canada en réduisant le nombre de ces dernières, et de dresser une liste unique de définitions communes. Compte tenu de l'impact sur la législation provinciale sur les assurances de toute modification apportée aux définitions susmentionnées dans la version française, les organismes de réglementation des assurances du Québec ont été consultés afin d'éviter tout problème éventuel découlant de ces modifications.

Le secteur des assurances n'a pas été consulté en raison de la nature mineure de ces modifications.

Personne-ressource

Philipe-A. Sarrazin
Bureau du surintendant des institutions financières
255, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0H2
Téléphone : 613-998-4190
Télécopieur : 613-993-6525
Courriel : Philipe.Sarrazin@osfi-bsif.gc.ca

Registration
SOR/2010-200 September 23, 2010

ROYAL CANADIAN MINT ACT

Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coin

P.C. 2010-1144 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to sections 6.4[a] and 6.5[a] of the *Royal Canadian Mint Act*[b], hereby

(*a*) authorizes the issue of a twenty-five cent circulation coin, the characteristics of which shall be as specified in item 4.1[c] of Part 2 of the schedule to that Act and the diameter of which shall be 23.88 mm; and

(*b*) determines the design of that coin to be as follows:

(i) the obverse impression shall depict the effigy of Her Majesty Queen Elizabeth II by Susanna Blunt, with the initials "SB" on the bottom left-hand corner of the neckline, the inscriptions "ELIZABETH II" and "D•G•REGINA" to the left and right of the effigy, respectively, and beading around the circumference of the coin, and

(ii) the reverse impression shall depict a design of a soldier standing with head bowed and hands on top of a rifle, against a background of a maple leaf and with a coloured poppy on either side, the artist's initials "CS" on the bottom left of the maple leaf, a banner with the word "CANADA" below the design, the inscription "25 cents" at the top left of the design and the years "1945" and "2010" at the top right of the design.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

The Royal Canadian Mint wishes to produce a coin of a twenty-five cent denomination to support the Royal Canadian Legion's 2010 Poppy campaign commemorating all Canadian war veterans on the 65th anniversary of the liberation of the Netherlands by Canada. This coin will bear, along with other design elements, the official symbol of Remembrance, the red Poppy. However, at present, the Royal Canadian Mint is not authorized to produce coins with the proposed new design. Pursuant to sections 6.4 and 6.5 of the *Royal Canadian Mint Act*, the Governor in Council may, by order, authorize the issue of circulation coins of a denomination listed in Part 2 of the schedule and determine the design of any circulation coin to be issued. Thus, the purpose of this Order is to obtain Governor in Council approval to issue a coloured twenty-five cent coin bearing a Poppy design.

[a] S.C. 1999, c. 4, s. 3
[b] R.S., c. R-9
[c] SOR/2000-161, s. 2

Enregistrement
DORS/2010-200 Le 23 septembre 2010

LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE

Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents

C.P. 2010-1144 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des articles 6.4[a] et 6.5[a] de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) autorise l'émission d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents dont les caractéristiques sont précisées à l'article 4.1[c] de la partie 2 de l'annexe de cette loi et dont le diamètre est de 23,88 mm;

b) fixe le dessin de cette pièce de la manière suivante :

(i) à l'avers sont gravés l'effigie de Sa Majesté la reine Elizabeth II réalisée par Susanna Blunt, dans le coin inférieur gauche à côté de la ligne de démarcation du cou, les initiales « SB » , à gauche et à droite de l'effigie, respectivement, les inscriptions « ELIZABETH II » et « D•G•REGINA » et un grènetis qui souligne le pourtour de la pièce,

(ii) au revers sont gravés un dessin représentant un soldat, tête inclinée et mains reposant sur une carabine et se tenant devant une feuille d'érable flanquée de deux coquelicots colorés, en bas à gauche de la feuille d'érable, les initiales de l'artiste, « CS » , sous le dessin, une bannière portant l'inscription « CANADA » , au-dessus du dessin, à gauche, l'inscription « 25 cents » et à droite, les inscriptions « 1945 » et « 2010 ».

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

La Monnaie royale canadienne souhaite produire une pièce de circulation de vingt-cinq cents pour appuyer la Campagne du coquelicot 2010 de la Légion royale canadienne rendant hommage aux anciens combattants canadiens à l'occasion du 65e anniversaire de la libération des Pays-Bas par le Canada. Cette pièce portera, outre d'autres éléments graphiques, le symbole officiel du jour du Souvenir, le coquelicot rouge. Toutefois, la Monnaie royale canadienne n'est pas autorisée pour l'instant à produire des pièces ornées du nouveau motif proposé. En vertu des articles 6.4 et 6.5 de la *Loi sur la Monnaie royale canadienne*, la gouverneure en conseil peut, par décret, autoriser l'émission de pièces de circulation d'une des valeurs nominales énumérées à la partie 2 de l'annexe et définir le motif des pièces de circulation émises. Par conséquent, l'objet du présent décret est de faire autoriser, par la gouverneure en conseil, l'émission d'une pièce de vingt-cinq cents colorée arborant un motif de coquelicot.

[a] L.C. 1999, ch. 4, art. 3
[b] L.R., ch. R-9
[c] DORS/2000-161, art. 2

The objectives of the program include providing Canadians with an exciting program to celebrate our history, values and culture and heighten their interest in circulation coins. The use of circulation coinage to commemorate, celebrate or promote events of national significance or interest has proven to be very popular with the general public. Because these coins are available at face value and circulate widely, public demand is high with many coins being collected and taken out of circulation. Commemorative circulation coin programs create important benefits by contributing to the overall success of the event being celebrated, as well as generating additional seigniorage (revenues for the government).

Description and rationale

The Poppy twenty-five cent circulation coin will depict a soldier with bowed head and hands on top of a rifle. The soldier is standing against a background of a maple leaf and flanked, on both sides, by a coloured poppy.

Based on the seigniorage that previous circulation coin programs have generated, this program is expected to produce approximately $840,000 in seigniorage. Seigniorage is the revenue to the Government of Canada from the issue of circulation coins and is equal to the difference between the face value of the coins and the cost to produce, distribute, advertise and promote them.

Consultation

The form of consultation used in this program was with the Royal Canadian Legion. All aspects of the coin design were discussed and permission for their use received from the Royal Canadian Legion.

Implementation, enforcement and service standards

The launch of the coin and issue of a press release will be during October 2010 to coincide with the commencement of the annual Poppy campaign. The coins would be distributed through Canada Post outlets throughout Canada.

Contact

Marguerite F. Nadeau, Q.C.
Vice-President, General Counsel and Corporate Secretary
Corporate and Legal Affairs
Royal Canadian Mint
320 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G8
Telephone: 613-993-1732
Fax: 613-990-4665
Email: nadeau@mint.ca

Le programme de pièces de circulation commémoratives vise notamment à offrir aux Canadiens un programme captivant pour célébrer notre histoire, nos valeurs et notre culture. Il vise également à accroître l'intérêt de la population à l'égard des pièces de circulation. L'utilisation de pièces de circulation pour commémorer, célébrer et promouvoir des événements nationaux d'importance et d'intérêt s'est révélée très populaire auprès du grand public. Puisque ces pièces sont en vente à leur valeur nominale et qu'elles circulent largement, la demande du public est forte. Les gens collectionnent bon nombre de pièces, ce qui a pour effet de les retirer de la circulation. Les programmes de pièces de circulation commémoratives engendrent des retombées importantes, car ils contribuent à la réussite globale de l'événement célébré et génèrent un seigneuriage supplémentaire (revenus pour le gouvernement du Canada).

Description et justification

La pièce de circulation de vingt-cinq cents Coquelicot représentera un soldat, tête inclinée et mains reposant sur une carabine. Le soldat se tient devant une feuille d'érable flanquée de deux coquelicots colorés.

Selon le seigneuriage engendré par les programmes de pièces de circulation antérieurs, ce programme devrait générer environ 840 000 $ en seigneuriage. Le seigneuriage représente les recettes que tire le gouvernement du Canada de l'émission de pièces de circulation et équivaut à la différence entre la valeur nominale des pièces et le coût pour les produire, les distribuer, les faire connaître et les promouvoir.

Consultation

Dans le cadre de ce programme, une consultation a été menée auprès de la Légion royale canadienne. Tous les aspects du motif proposé ont été abordés avec cet organisme, lequel a approuvé l'utilisation du motif.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le lancement de la pièce et l'émission d'un communiqué de presse auront lieu au mois d'octobre 2010, coïncidant avec le début de la campagne annuelle du coquelicot. Les pièces seront distribuées aux comptoirs participants de Postes Canada, partout au pays.

Personne-ressource

Marguerite F. Nadeau, c.r.
Vice-présidente, avocate générale et secrétaire de la Société
Division des affaires générales et juridiques
Monnaie royale canadienne
320, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G8
Téléphone : 613-993-1732
Télécopieur : 613-990-4665
Courriel : nadeau@monnaie.ca

Registration
SOR/2010-201 September 23, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

P.C. 2010-1162 September 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 17, 2010, a copy of the proposed *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 160 and 162 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], hereby makes the annexed *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

PASSENGER AUTOMOBILE AND LIGHT TRUCK GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions

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

"Act" « *Loi* »

"Act" means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

"advanced technology vehicle" « *véhicule à technologie de pointe* »

"advanced technology vehicle" means an electric vehicle, a plug-in hybrid electric vehicle or a fuel cell vehicle.

"alcohol dual fuel vehicle" « *véhicule à alcool à double carburant* »

"alcohol dual fuel vehicle" means a vehicle that

(*a*) is designed to operate either on

(i) alcohol fuel or gasoline, or

(ii) alcohol fuel or diesel fuel;

(*b*) yields equal or greater energy efficiency, calculated in accordance with section 510(g)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, while operating on alcohol fuel as it does while operating on gasoline or diesel fuel; and

(*c*) meets or exceeds the minimum driving range set out in section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 538, of the CFR.

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2010-201 Le 23 septembre 2010

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

Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

C.P. 2010-1162 Le 23 septembre 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 17 avril 2010, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, 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,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des articles 160 et 162 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions

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

« abri provisoire » "*temporary living quarters*"

« abri provisoire » Espace intérieur d'une automobile comportant des surfaces de couchage et des installations domestiques et pouvant servir de gîte temporaire.

« alcool carburant » "*alcohol fuel*"

« alcool carburant » Mélange de carburant contenant 85 % ou plus en volume de méthanol, d'éthanol ou d'autres alcools.

« angle d'approche » "*approach angle*"

« angle d'approche » Le plus petit angle formé par l'horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l'arc du rayon sous charge avant qui touche le dessous du véhicule devant le pneu avant.

« angle de rampe » "*break-over angle*"

« angle de rampe » Le supplément du plus grand angle formé par deux tangentes aux arcs du rayon sous charge avant et arrière dont l'intersection touche le dessous du véhicule.

« angle de sortie » "*departure angle*"

« angle de sortie » Le plus petit angle formé par l'horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l'arc du rayon sous charge arrière qui touche le dessous du véhicule derrière le pneu arrière.

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

"alcohol fuel" « *alcool carburant* »

"alcohol fuel" means a fuel mixture containing 85% or more by volume of methanol, ethanol, or other alcohols.

"approach angle" « *angle d'approche* »

"approach angle" means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the front tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle forward of the front tire.

"automobile" « *automobile* »

"automobile" means any four-wheeled self-propelled vehicle that is designed for use on highways and that has a GVWR of less than 4 536 kg (10,000 pounds), except

(*a*) a vehicle manufactured in different stages by two or more manufacturers, if no intermediate or final-stage manufacturer of that vehicle manufactures more than 10,000 multi-stage vehicles per year; and

(*b*) a work truck.

"axle clearance" « *garde au sol sous les essieux* »

"axle clearance" means the vertical distance from the level surface on which a vehicle is standing to the lowest point on the axle differential of the vehicle.

"break-over angle" « *angle de rampe* »

"break-over angle" means the supplement of the largest angle, in the plan side view of a vehicle, that can be formed by two lines tangent to the front and rear static loaded radii arcs and intersecting at a point on the underside of the vehicle.

"car line" « *ligne de voitures* »

"car line" means a group of vehicles of the same make and, if applicable, the same car division, that have a similar body or chassis.

"CFR" « *CFR* »

"CFR" means the *Code of Federal Regulations* of the United States as amended from time to time.

"CO_2" « *CO_2* »

"CO_2" means carbon dioxide.

"curb weight" « *masse en état de marche* »

"curb weight" means the actual or manufacturer's estimated weight of a vehicle in operational status with all standard equipment and weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment.

"departure angle" « *angle de sortie* »

"departure angle" means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the rear tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle rearward of the rear tire.

"electric vehicle" « *véhicule électrique* »

"electric vehicle" means a vehicle that

(*a*) conforms to the emission standards of bin 1 set out in a horizontal row in Table S04-1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(*b*) is powered solely by an electric motor drawing current from a rechargeable energy storage system, provided that recharge energy can be drawn from a source that is not on-board the vehicle; and

(*c*) does not have an on-board combustion engine-generator system as a means of providing electrical energy.

« année de modèle » "*model year*"

« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 4, pour désigner un modèle de véhicule.

« arc du rayon sous charge » "*static loaded radius arc*"

« arc du rayon sous charge » Partie d'un cercle dont le centre correspond à celui de l'ensemble pneu-jante standard d'un véhicule et dont le rayon représente la distance qui sépare ce centre du terrain plat où se trouve le véhicule, lequel rayon est mesuré selon la masse en état de marche du véhicule, lorsque la roue est parallèle à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que le pneu est gonflé à la pression recommandée par le fabricant.

« automobile » "*automobile*"

« automobile » Véhicule à quatre roues autopropulsé, conçu pour être utilisé sur une voie publique et dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 livres), à l'exclusion de :

a) tout véhicule fabriqué en différentes étapes par au moins deux fabricants, si aucun des fabricants intermédiaires ou le fabricant à l'étape finale ne fabrique plus de dix mille de ces véhicules par année;

b) tout camion de travail.

« automobile à passagers » "*passenger automobile*"

« automobile à passagers » Toute automobile, autre qu'un camion léger, conçue pour transporter au plus dix personnes.

« camion de travail » "*work truck*"

« camion de travail » Véhicule dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 livres), mais égal ou inférieur à 4 536 kg (10 000 livres), à l'exclusion de tout véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

« camion léger » "*light truck*"

« camion léger » Automobile qui est :

a) soit dotée de quatre roues motrices ou dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 livres), et qui présente au moins quatre des caractéristiques ci-après déterminées selon sa masse en état de marche, sur une surface plane, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne de centre longitudinale et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :

(i) un angle d'approche d'au moins 28 degrés,

(ii) un angle de rampe d'au moins 14 degrés,

(iii) un angle de sortie d'au moins 20 degrés,

(iv) un jeu fonctionnel d'au moins 20 centimètres,

(v) une garde au sol sous les essieux avant et arrière d'au moins 18 centimètres;

b) soit conçue pour remplir au moins l'une des fonctions suivantes :

(i) transporter plus de dix personnes,

(ii) fournir un abri provisoire,

(iii) transporter des biens sur une plate-forme ouverte,

"emergency vehicle" « *véhicule d'urgence* »

"emergency vehicle" means a vehicle that is manufactured primarily for use as an ambulance or a police vehicle.

"EPA" « *EPA* »

"EPA" means the United States Environmental Protection Agency.

"EPA certificate" « *certificat de l'EPA* »

"EPA certificate" means a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA.

"footprint" « *empreinte* »

"footprint" means the result of the product of the average width (measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch) of the lateral distance between the centrelines of the front and rear base tires at ground, multiplied by the longitudinal distance between the front and rear wheel centrelines (measured in inches and rounded to the nearest tenth of an inch), divided by 144 and rounded to the nearest tenth of a square foot.

"fuel cell vehicle" « *véhicule à pile à combustible* »

"fuel cell vehicle" means an electric vehicle propelled solely by an electric motor, the energy for the motor being supplied by an electrochemical cell that produces electricity without fuel combustion.

"GVWR" « *PNBV* »

"GVWR" means the gross vehicle weight rating specified by a manufacturer as the maximum design loaded weight of a single vehicle.

"hybrid electric vehicle" « *véhicule électrique hybride* »

"hybrid electric vehicle" means a vehicle that is powered by an electric motor drawing current from a rechargeable energy storage system from an on-board electric source and by an internal combustion engine or heat engine.

"light truck" « *camion léger* »

"light truck" means an automobile

(*a*) that has four-wheel drive or a GVWR of more than 2 722 kg (6,000 pounds) and that has at least four of the following characteristics calculated when the automobile is at curb weight, on a level surface, with the front wheels parallel to the automobile's longitudinal centreline and the tires inflated to the manufacturer's recommended pressure:

(i) approach angle of not less than 28 degrees,

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

(iii) departure angle of not less than 20 degrees,

(iv) running clearance of not less than 20 centimetres,

(v) front and rear axle clearances of not less than 18 centimetres; or

(*b*) that is designed to perform at least one of the following functions:

(i) transport more than 10 persons,

(ii) provide temporary living quarters,

(iii) transport property on an open bed,

(iv) provide greater cargo-carrying than passenger-carrying volume, the cargo-carrying volume of a vehicle sold with a second-row seat being determined with that seat installed, regardless of whether or not

(iv) fournir un volume pour le transport de cargaison supérieur à celui du transport de passagers, le volume d'une automobile vendue avec un siège dans la deuxième rangée étant calculé lorsque le siège est installé, même s'il est déclaré facultatif par le fabricant,

(v) permettre le transport d'une cargaison lorsque les sièges sont enlevés ou escamotés de façon à créer une surface de cargaison plane s'étendant du point d'installation le plus avant de ces sièges jusqu'au fond de l'intérieur de l'automobile, laquelle est, à compter de l'année de modèle 2012, munie d'au moins trois rangées de sièges comme équipement de série.

« capacité nominale du réservoir à carburant » « capacité nominale du réservoir à carburant » "*nominal tank capacity*"

« capacité nominale du réservoir à carburant » Volume du réservoir recommandé par le constructeur, à trois huitièmes de litre (un dixième de gallon US) près.

« catégorie de transmissions » « catégorie de transmissions » "*transmission class*"

« catégorie de transmissions » Catégorie regroupant les transmissions qui ont les caractéristiques suivantes en commun :

a) le type de transmission de base;

b) le nombre de vitesses avant utilisées dans les essais effectués pour l'application du paragraphe 18(3);

c) le système d'entraînement;

d) le type de surmultiplicateur, le cas échéant;

e) le type de convertisseur de couple, le cas échéant.

« certificat de l'EPA » « certificat de l'EPA » "*EPA certificate*"

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

« CFR » « CFR » "*CFR*"

« CFR » Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée.

« CO_2 » « CO_2 » "CO_2"

« CO_2 » Dioxyde de carbone.

« durée de vie utile » « durée de vie utile » "*useful life*"

« durée de vie utile » Période de temps ou d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique à un véhicule, soit :

a) dans le cas d'une automobile à passager ou d'un camion léger autre qu'un véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, 10 ans ou 120 000 milles, selon la première de ces éventualités;

b) dans le cas d'un camion léger qui est un véhicule moyen à passagers au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, 11 ans ou 120 000 milles, selon la première de ces éventualités.

« empreinte » « empreinte » "*footprint*"

« empreinte » Le résultat, arrondi au dixième de pied carré près, du produit de la moyenne de la distance latérale entre les lignes de centre des pneus avant et entre les lignes de centre des pneus arrière au sol (mesurée en pouces et arrondie

the manufacturer has described that seat as optional,

(v) permit expanded use of the automobile for cargo-carrying purposes through the removal or stowing of seats to create a flat surface extending from the forwardmost point of installation of those seats to the rear of the automobile's interior, with automobiles of the 2012 and subsequent model years being equipped with at least three rows of designated seating positions as standard equipment.

"model type" « *type de modèle* »

"model type" means passenger automobiles or light trucks that have the same combination of car line, transmission class and basic engine or basic electric motor.

"model year" « *année de modèle* »

"model year" means the year, as determined under section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of vehicle.

"natural gas dual fuel vehicle" « *véhicule à gaz naturel à double carburant* »

"natural gas dual fuel vehicle" means a vehicle that

(*a*) is designed to operate either on

(i) natural gas or gasoline, or

(ii) natural gas or diesel fuel;

(*b*) yields equal or greater energy efficiency, calculated in accordance with section 510(g)(1) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, while operating on natural gas as it does while operating on gasoline or diesel fuel; and

(*c*) meets or exceeds the minimum driving range set out in section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 538, of the CFR.

"nominal tank capacity" « *capacité nominale du réservoir à carburant* »

"nominal tank capacity" means the volume of the fuel tank specified by the manufacturer to the nearest three eighths of a litre (one tenth of a U.S. gallon).

"passenger automobile" « *automobile à passagers* »

"passenger automobile" means any automobile, other than a light truck, that is designed for use in the transportation of not more than 10 persons.

"plug-in hybrid electric vehicle" « *véhicule électrique hybride rechargeable* »

"plug-in hybrid electric vehicle" means a hybrid electric vehicle that has the capability to recharge its energy storage system from an electric source that is not on board the vehicle.

"running clearance" « *jeu fonctionnel* »

"running clearance" means the vertical distance from the level surface on which a vehicle is standing to the lowest point on the vehicle, excluding any point on a component that forms part of the vehicle's unsprung weight.

"static loaded radius arc" « *arc du rayon sous charge* »

"static loaded radius arc" means a portion of a circle whose centre is the centre of a standard tire-rim combination of a vehicle and whose radius is the distance from that centre to the level surface on which the vehicle is standing, measured with the vehicle at curb weight, the wheel parallel to the vehicle's longitudinal centreline and the tire inflated to the manufacturer's recommended pressure.

au dixième de pouce près) et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière (mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près), divisé par 144.

« EPA » "*EPA*"

« EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis.

« garde au sol sous les essieux » "*axle clearance*"

« garde au sol sous les essieux » La distance verticale entre le terrain plat où se trouve le véhicule et le point le plus bas sur le différentiel de l'essieu.

« jeu fonctionnel » "*running clearance*"

« jeu fonctionnel » La distance verticale entre le terrain plat où se trouve le véhicule et le point le plus bas sur celui-ci, à l'exclusion d'un point se trouvant sur une pièce comprise dans son poids non suspendu.

« ligne de voitures » "*car line*"

« ligne de voitures » S'entend d'un groupe de véhicules de la même marque et, le cas échéant, de la même division de véhicules, qui ont une carrosserie ou un châssis semblables.

« Loi » "*Act*"

« Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

« masse en état de marche » "*curb weight*"

« masse en état de marche » Le poids réel d'un véhicule en état de marche, ou celui estimé par le constructeur, compte tenu de tout équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l'équipement facultatif.

« PNBV » "*GVWR*"

« PNBV » Le poids nominal brut spécifié par le constructeur comme étant le poids théorique maximal d'un véhicule chargé.

« type de modèle » "*model type*"

« type de modèle » Vise les automobiles à passagers ou les camions légers appartenant à la même ligne de voitures et ayant en commun une même catégorie de transmissions et un même moteur ou moteur électrique de base.

« véhicule à alcool à double carburant » "*alcohol dual fuel vehicle*"

« véhicule à alcool à double carburant » Véhicule qui :

a) est conçu pour fonctionner :

(i) soit à l'alcool carburant ou à l'essence,

(ii) soit à l'alcool carburant ou au carburant diesel;

b) fonctionnant à l'alcool carburant, affiche une efficacité énergétique au moins égale à celle obtenue en mode de fonctionnement à l'essence ou au carburant diesel, l'efficacité énergétique étant calculée conformément à l'article 510(g)(1) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR;

c) atteint ou dépasse l'autonomie de conduite minimale prévue par l'article 5(a) de la partie 538, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR.

« véhicule à gaz naturel à double carburant » "*natural gas dual fuel vehicle*"

« véhicule à gaz naturel à double carburant » Véhicule qui :

a) est conçu pour fonctionner :

(i) soit au gaz naturel ou à l'essence,

(ii) soit au gaz naturel ou au carburant diesel;

"temporary living quarters" « *abri provisoire* »

"temporary living quarters" means a space in the interior of an automobile that includes sleeping surfaces and household conveniences and in which people may temporarily live.

"transmission class" « *catégorie de transmissions* »

"transmission class" means a group of transmissions having the following common features:

(*a*) basic transmission type;

(*b*) number of forward gears used in the tests conducted for the purposes of subsection 18(3);

(*c*) drive system;

(*d*) type of overdrive, if applicable; and

(*e*) torque converter type, if applicable.

"useful life" « *durée de vie utile* »

"useful life" means the period of time or use in respect of which an emission standard applies to a vehicle, as follows

(*a*) in the case of a passenger automobile or light truck other than a "medium-duty passenger vehicle" as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* — 10 years or 120,000 miles; whichever occurs first; or

(*b*) in the case of a light truck that is a "medium-duty passenger vehicle" as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* — 11 years or 120,000 miles; whichever occurs first.

"work truck" « *camion de travail* »

"work truck" means a vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 pounds) and less than or equal to 4 536 kg (10,000 pounds) and does not include a medium-duty passenger vehicle as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

b) fonctionnant au gaz naturel, affiche une efficacité énergétique au moins égale à celle obtenue en mode de fonctionnement à l'essence ou au carburant diesel, l'efficacité énergétique étant calculée conformément à l'article 510(g)(1) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR;

c) atteint ou dépasse l'autonomie de conduite minimale prévue à l'article 5(a) de la partie 538, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR.

« véhicule à pile à combustible » "*fuel cell vehicle*"

« véhicule à pile à combustible » Véhicule électrique propulsé exclusivement par un moteur électrique alimenté par une cellule électrochimique qui produit de l'électricité sans combustion de carburant.

« véhicule à technologie de pointe » "*advanced technology vehicle*"

« véhicule à technologie de pointe » Véhicule électrique, véhicule électrique hybride rechargeable ou véhicule à pile à combustible.

« véhicule d'urgence » "*emergency vehicle*"

« véhicule d'urgence » Véhicule fabriqué principalement pour être utilisé comme ambulance ou véhicule de police.

« véhicule électrique » "*electric vehicle*"

« véhicule électrique » Véhicule qui :

a) est conforme aux normes d'émissions de la série 1 figurant à l'une des rangées horizontales du tableau S04-1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;

b) est propulsé exclusivement au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système de stockage d'énergie rechargeable notamment au moyen d'une source externe au véhicule;

c) n'est pas doté d'un générateur à moteur à combustion interne pour fournir de l'énergie électrique.

« véhicule électrique hybride » "*hybrid electric vehicle*"

« véhicule électrique hybride » Véhicule propulsé au moyen d'un moteur électrique alimenté par un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source électrique interne et d'un moteur à combustion interne ou d'un moteur thermique.

« véhicule électrique hybride rechargeable » "*plug-in hybrid electric vehicle*"

« véhicule électrique hybride rechargeable » Véhicule électrique hybride doté d'un système de stockage d'énergie rechargeable au moyen d'une source électrique externe.

Basic engine and basic electric motor

(2) For the purposes of the definition "model type" in subsection (1), passenger automobiles or light trucks have the same basic engine or basic electric motor, if

(*a*) in the case of vehicles other than electric vehicles, their engines have the same

(i) manufacturer,

(ii) engine displacement,

(iii) number of cylinders,

(iv) fuel system, and

(v) catalyst; or

Moteur de base et moteur électrique de base

(2) Pour l'application de la définition de « type de modèle », au paragraphe (1), les automobiles à passagers ou camions légers sont dotés du même moteur de base ou du même moteur électrique de base lorsque :

a) s'agissant de véhicules autres que des véhicules électriques, leurs moteurs ont :

(i) le même fabricant,

(ii) la même cylindrée,

(iii) le même nombre de cylindres,

(iv) le même système de carburant,

(*b*) in the case of electric vehicles, their electric motors have the same

(i) manufacturer,

(ii) electric traction motor,

(iii) motor controller,

(iv) battery configuration,

(v) electrical charging system, and

(vi) energy storage device.

(v) le même catalyseur;

b) s'agissant de véhicules électriques, leurs moteurs électriques ont :

(i) le même fabricant,

(ii) le même moteur de traction électrique,

(iii) la même commande de moteur,

(iv) la même configuration de batterie,

(v) le même système de charge électrique,

(vi) le même dispositif de stockage d'énergie.

CFR

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

(*a*) references to the EPA or the Administrator of the EPA exercising discretion in any way;

(*b*) references to the Secretary of Transportation exercising discretion in any way;

(*c*) alternative standards related to fleet averages, other averages, emission credits, small volume manufacturers, or financial hardship; and

(*d*) standards or evidence of conformity of any authority other than the EPA.

(3) Les normes du CFR qui sont incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR, et elles doivent être interprétées compte non tenu :

a) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

b) des renvois au secrétaire des Transports exerçant son pouvoir discrétionnaire;

c) des normes de rechange relatives aux moyennes pour les parcs ou autres moyennes, aux points relatifs aux émissions, aux constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;

d) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA.

PURPOSE

Purpose

2. The purpose of these Regulations is to reduce greenhouse gas emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing emission standards and test procedures that are aligned with the federal requirements of the United States.

OBJET

Objet

2. Le présent règlement a pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des automobiles à passagers et des camions légers par l'établissement de normes d'émissions et de procédures d'essai compatibles avec les exigences fédérales des États-Unis.

BACKGROUND

Background

3. These Regulations set out

(*a*) prescribed classes of vehicles for the purposes of section 149 of the Act;

(*b*) requirements respecting the conformity of passenger automobiles and light trucks with greenhouse gas emission standards for the purposes of section 153 of the Act;

(*c*) requirements respecting the conformity of fleets of passenger automobiles and light trucks with greenhouse gas emission standards and other requirements for carrying out the purposes of Division 5 of Part 7 of the Act; and

(*d*) a credit system for the purposes of section 162 of the Act.

CONTEXTE

Contexte

3. Le présent règlement :

a) désigne des catégories de véhicules pour l'application de l'article 149 de la Loi;

b) énonce, pour l'application de l'article 153 de la Loi, des exigences concernant la conformité des automobiles à passagers et des camions légers aux normes d'émissions de gaz à effet de serre;

c) énonce des exigences concernant la conformité des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers aux normes d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres exigences pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi;

d) institue un système de points, pour l'application de l'article 162 de la Loi.

MODEL YEAR

Model year

4. (1) A year that is used by a manufacturer as a model year must

(*a*) if the period of production of a model of vehicle does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or

ANNÉE DE MODÈLE

Année de modèle

4. (1) L'année utilisée par le constructeur à titre d'année de modèle correspond :

a) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule ne comprend pas le 1er janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;

(*b*) if the period of production of a model of vehicle includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.

b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule comprend le 1er janvier d'une année civile, à cette année civile.

Production period

(2) The period of production of a model of vehicle must include only one January 1.

(2) La période de production d'un modèle de véhicule ne peut comprendre qu'un seul 1er janvier.

Période de production

PRESCRIBED CLASSES OF VEHICLES

CATÉGORIES DE VÉHICULES

Classes

5. (1) In these Regulations, subject to subsection (2), the following classes of vehicles are prescribed for the purposes of the definition "vehicle" in section 149 of the Act:

(*a*) passenger automobiles; and

(*b*) light trucks.

Catégories

5. (1) Dans le présent règlement et sous réserve du paragraphe (2), les catégories de véhicules ci-après sont désignées pour l'application de la définition de « véhicule » à l'article 149 de la Loi :

a) les automobiles à passagers;

b) les camions légers.

Exclusion

(2) The prescribed classes of vehicles referred to in subsection (1) do not include any vehicle that is being exported and that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold or used in Canada.

Exceptions

(2) Les catégories de véhicules prévues au paragraphe (1) ne comprennent pas les véhicules destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

Transportation within Canada

(3) For the purposes of section 152 of the Act, the prescribed vehicles are the vehicles referred to in subsection (1) for which the main assembly is completed in Canada, except any vehicle that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

Transport au Canada

(3) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les véhicules réglementés sont ceux visés au paragraphe (1) dont l'assemblage principal a lieu au Canada, sauf ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

NATIONAL EMISSIONS MARK

MARQUE NATIONALE

Application

6. (1) Any company that intends to apply the national emissions mark set out in Schedule 2 to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* to a vehicle must apply to the Minister to obtain an authorization in accordance with subsection 7(2) of those Regulations.

Demande d'autorisation

6. (1) L'entreprise qui prévoit apposer la marque nationale prévue à l'annexe 2 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* sur un véhicule doit présenter au ministre une demande d'autorisation à cette fin conformément au paragraphe 7(2) de ce règlement.

Exception

(2) Subsection (1) does not apply to any company that, on the day on which these Regulations come into force, is authorized to apply the national emissions mark to a vehicle under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Exception

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'entreprise qui, à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, est autorisée à apposer une marque nationale sur des véhicules en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

National emissions mark

7. A company that applies a national emissions mark to a vehicle must comply with section 8 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Marque nationale

7. L'entreprise qui appose la marque nationale sur un véhicule doit se conformer aux exigences prévues à l'article 8 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

GREENHOUSE GAS EMISSION STANDARDS

NORMES D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

GENERAL

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Definition of "fleet"

8. (1) In subsection 10(2) and sections 13 to 40, "fleet" refers to

(*a*) all passenger automobiles or all light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purpose of sale of those vehicles to the first retail purchaser; or

(*b*) if a company makes an election under section 24, all passenger automobiles or all light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada

Définition de « parc »

8. (1) Au paragraphe 10(2) et aux articles 13 à 40, « parc » vise :

a) soit l'ensemble des automobiles à passagers ou l'ensemble des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager;

b) soit, si l'entreprise choisit de se prévaloir de l'article 24, l'ensemble des automobiles à passagers ou l'ensemble des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont construits ou

for the purpose of sale of those vehicles to the first retail purchaser that have not been included in the temporary optional fleet created under section 24 for that model year.

importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager, mais qui ne sont pas inclus dans le parc optionnel provisoire constitué aux termes de cet article pour cette année de modèle.

Exclusions

(2) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 13 to 40, elect to exclude from its fleets and its temporary optional fleets any of the following:

(*a*) the passenger automobiles or light trucks that it manufactures and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it reports its election to exclude those vehicles in its end of model year report;

(*b*) the passenger automobiles or light trucks that it imports into Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing, if it makes a declaration in accordance with section 41 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* and reports its election to exclude those vehicles in its end of model year report.

Exclusions

(2) Malgré le paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 13 à 40, choisir d'exclure de ses parcs et parcs optionnels provisoires :

a) les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales, si elle fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle;

b) les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle importe et qui sont destinés à être utilisés à ces fins, si elle présente une déclaration conforme à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leur moteurs* et fait mention de son choix de les exclure dans son rapport de fin d'année de modèle.

Fleets of the 2011 model year

(3) A fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year does not include vehicles that were manufactured before the coming into force of these Regulations, unless the company elects to include all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year in the fleet in question and reports that election in its end of model year report.

Variation pour l'année de modèle 2011

(3) Tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2011 d'une entreprise ne comprend que les véhicules construits à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement, sauf si l'entreprise choisit d'y inclure l'ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l'année de modèle 2011 et fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

Emergency vehicles of the 2011 model year

(4) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 13 to 40, elect to exclude from its fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2011 model year all emergency vehicles, if it reports that election in its end of model year report.

Véhicules d'urgence de l'année de modèle 2011

(4) Malgré le paragraphe (1), l'entreprise peut, pour l'application des articles 13 à 40, choisir d'exclure de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers de l'année de modèle 2011 les véhicules d'urgence si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d'année de modèle.

EMISSION CONTROL SYSTEMS

SYSTÈME ANTIPOLLUTION

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

9. (1) An emission control system that is installed in a vehicle to enable it to conform to the standards set out in these Regulations must be in conformity with subsection 11(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

9. (1) Le système antipollution installé dans un véhicule pour que celui-ci soit conforme aux normes établies dans le présent règlement doit satisfaire aux exigences du paragraphe 11(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Defeat device

(2) A vehicle must not be equipped with a defeat device.

Dispositif de mise en échec

(2) Il est interdit d'équiper les véhicules d'un dispositif de mise en échec.

Test procedures

(3) Subsections 11(3) and (4) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* apply, except that the test procedures in question are the ones set out in section 11.

Méthodes d'essai

(3) Les paragraphes 11(3) et (4) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* s'appliquent, sauf que les méthodes d'essai visées sont celles mentionnées à l'article 11.

STANDARDS FOR PASSENGER AUTOMOBILES AND LIGHT TRUCKS

NORMES APPLICABLES AUX AUTOMOBILES À PASSAGERS ET AUX CAMIONS LÉGERS

Nitrous oxide and methane emission standards

10. (1) Subject to subsection (2) and section 12, passenger automobiles and light trucks of the 2012 or subsequent model years must conform to the exhaust emission standards for nitrous oxide (N_2O)

Normes d'émissions — oxyde nitreux et méthane

10. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 12, les automobiles à passagers et les camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure doivent être conformes aux

and methane (CH_4) set out in section 1818 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year.

normes d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N_2O) et de méthane (CH_4) prévues à l'article 1818 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle en cause.

Fleet emission calculation

(2) Instead of complying with subsection (1), a company may elect to include the exhaust emissions of nitrous oxide (N_2O) and methane (CH_4) of its passenger automobiles and light trucks of a model year when calculating their carbon-related exhaust emission value as set out in subsection 18(3) in respect of each of its fleets of that model year.

Calcul de la valeur des émissions pour le parc

(2) Au lieu de se conformer au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir d'inclure les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N_2O) et de méthane (CH_4) de ses automobiles à passagers et de ses camions légers d'une année de modèle dans le calcul de la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone prévu au paragraphe 18(3) pour chacun de ses parcs de cette année de modèle.

Election applicable to all models

(3) A company that makes an election under subsection (2) must ensure that it applies to all models of passenger automobiles and light trucks that it manufactures or imports.

Choix applicable à tous les modèles

(3) L'entreprise qui choisit de se prévaloir du paragraphe (2) doit appliquer ce choix à tous les modèles d'automobiles à passagers et de camions légers qu'elle construit ou importe.

Interpretation of standards

11. The standards referred to in section 10 are the certification and in-use standards at the applicable useful life, and include the test procedures, fuels and calculation methods set out for those standards in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

Interprétation des normes

11. Les normes qui sont mentionnées à l'article 10 sont les normes d'homologation et d'utilisation pour la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévues à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

EPA certificate

12. (1) Every vehicle of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States must conform to, instead of the standards set out in sections 9 and 10, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

Certificat de l'EPA

12. (1) Les véhicules d'une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période et qui sont visés par un certificat de l'EPA doivent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 9 et 10, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation mentionnées dans le certificat.

Subsection 153(3) of the Act

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to a vehicle referred to in subsection (1), pursuant to the EPA certificate, correspond to the certification and in-use standards referred to in subsection (1).

Paragraphe 153(3) de la Loi

(2) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables à un véhicule visé au paragraphe (1) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'homologation et d'utilisation visées à ce paragraphe.

EPA

(3) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

EPA

(3) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

FLEET AVERAGING REQUIREMENTS

EXIGENCES RELATIVES AUX PARCS

General

Dispositions générales

Requirements respecting CO_2 equivalent emissions

13. Subject to sections 14, 20 and 21, a company must ensure that the fleet average CO_2 equivalent emission value for each fleet of its passenger automobiles and fleet of its light trucks of the 2011 and subsequent model years does not exceed the applicable fleet average CO_2 equivalent emission standard for the model year in question.

Exigences relatives aux émissions d'équivalent CO_2

13. Sous réserve des articles 14, 20 et 21, l'entreprise doit veiller à ce que la valeur moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 de son parc d'automobiles à passagers et de son parc de camions légers pour l'année de modèle 2011 ou une année de modèle ultérieure ne dépasse pas la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 applicable au parc de véhicules pour l'année de modèle en cause.

Non application of the standards respecting CO_2 equivalent emissions

14. (1) A company that manufactured or imported in total less than 750 passenger automobiles and light trucks for either the 2008 or 2009 model years for sale in Canada is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2012 model year or vehicles of a subsequent model year provided that

Non-application des normes relatives aux émissions d'équivalent CO_2

14. (1) L'entreprise qui a construit ou importé au total moins de 750 automobiles à passagers et camions légers pour l'une ou l'autre des années de modèle 2008 ou 2009 en vue de les vendre au Canada n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure si les conditions suivantes sont réunies :

(*a*) its average number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years preceding the model year in question is less than 750; and

(*b*) the company submits a declaration as set out in section 35.

a) le nombre moyen des automobiles à passagers et des camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada est inférieur à 750;

b) l'entreprise fournit la déclaration prévue à l'article 35.

Conditions

(2) If a company's average number of passenger automobiles and light trucks for the three most recent consecutive model years, that are manufactured or imported for sale in Canada, are equal to or more than 750 — other than by reason of the company purchasing another company —, the company becomes subject to sections 13, 17 to 20, and sections 32 to 33, for its passenger automobiles and light trucks of the following model year:

(*a*) if that average number is less than 7,500, that of the second model year after the last model year used to establish the average number; or

(*b*) if that average number is equal to or greater than 7,500, that of the model year after the last model year used to establish the average number.

Conditions

(2) Si le nombre moyen des automobiles à passagers et des camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada est égal ou supérieur à 750 — pour une raison autre que l'acquisition par l'entreprise d'une autre entreprise —, l'entreprise devient assujettie aux articles 13 et 17 à 20, ainsi qu'aux articles 32 et 33, à l'égard de ses automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle ci-après :

a) si ce nombre moyen est inférieur à 7 500, ceux de la deuxième année de modèle postérieure à la dernière année de modèle prise en compte pour l'établissement de ce nombre;

b) si ce nombre moyen est égal ou supérieur à 7 500, ceux de l'année de modèle postérieure à la dernière année de modèle prise en compte pour l'établissement de ce nombre.

Rounding

15. If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(*b*) and (5)(*b*), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the American Society for Testing and Materials method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Arrondissement

15. Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)*b*) et (5)*b*), les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'American Society for Testing and Materials intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Fleet Average CO_2 Equivalent Emission Standards

Norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2

Calculation of fleet average CO_2 equivalent emission standard for the 2011 model year

16. (1) A company must calculate the fleet average CO_2 equivalent emission standard, expressed in grams of CO_2 equivalent per mile, in respect of its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2011 model year, by dividing 8,887 by the following:

(*a*) in the case of passenger automobiles, the manufacturer specific passenger automobile fuel economy level for the 2011 model year determined in accordance with section 5(b) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 531, of the CFR, applicable to that model year; and

(*b*) in the case of light trucks, the manufacturer specific light truck fuel economy level for the 2011 model year determined in accordance with section 5(a) of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR, applicable to that model year.

Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 pour l'année de modèle 2011

16. (1) L'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2, exprimée en grammes d'équivalent CO_2 par mille, pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 de la façon suivante :

a) pour le parc d'automobiles à passagers, en divisant 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les automobiles à passagers pour l'année de modèle 2011 conformément à l'article 5(b) de la partie 531, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle;

b) pour le parc de camions légers, en divisant 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les camions légers pour l'année de modèle 2011 conformément à l'article 5(a) de la partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle.

Modification

(2) For the purposes of subsection (1), the equation in Figure 1 set out in section 5 of parts 531 and 533 of Title 49, subtitle B, chapter V, of the CFR, is modified as follows:

Modifications

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'équation prévue à la figure 1 de l'article 5 des parties 531 et 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR est modifiée de la façon suivante :

(*a*) "N" is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;

(*b*) "N_i" is the number of passenger automobiles or light trucks in each group "*i*" in the fleet; and

(*c*) "*i*" is a group of passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint.

Group

17. (1) For the purposes of this section, passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint constitute a group.

Rounding

(2) The CO_2 emission target values calculated in accordance with paragraphs (4)(*b*) and (5)(*b*) must be rounded to the nearest 0.1 gram per mile.

Calculation of fleet average CO_2 equivalent emission standard for 2012 and subsequent model years

(3) Subject to section 24, a company must calculate the fleet average CO_2 equivalent emission standard in respect of each fleet of its passenger automobiles and fleet of its light trucks of the 2012 and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the CO_2 emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks, determined in accordance with subsection (4) or (5), as the case may be, and expressed in grams of CO_2 per mile;

B is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

Targets — fleet of passenger automobiles

(4) The CO_2 emission target value applicable to a group of passenger automobiles of a given model year corresponds to the following:

(*a*) in the case of each group with a footprint that is less than or equal to 3.8 m^2 (41 square feet), the CO_2 emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO_2 Emission Target Value (grams/mile)
1.	2012	244.0
2.	2013	237.0
3.	2014	228.0
4.	2015	217.0
5.	2016 and subsequent model years	206.0

(*b*) in the case of each group with a footprint that is greater than 3.8 m^2 (41 square feet) and less than or equal to 5.2 m^2 (56 square feet), the CO_2 emission target value is to be calculated using the following formula:

$$(4.72 \times f) + b$$

where

a) la valeur N correspond au nombre total d'auomobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

b) la valeur N_i correspond au nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers pour chaque groupe « *i* » dans le parc;

c) la donnée « *i* » représente un groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte.

Groupe

17. (1) Pour l'application du présent article, les automobiles à passagers et les camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte constituent un groupe.

Arrondissement

(2) Les valeurs cibles d'émissions de CO_2 déterminées conformément aux alinéas (4)*b*) et (5)*b*) sont arrondies à 0,1 gramme par mille le plus proche.

Calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 pour l'année de modèle 2012 et les années de modèle ultérieures

(3) Sous réserve de l'article 24, l'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

A représente la valeur cible d'émissions de CO_2 déterminée conformément aux paragraphes (4) ou (5), selon le cas, pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO_2 par mille;

B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

Valeurs cibles — parc d'automobiles à passagers

(4) La valeur cible d'émissions de CO_2 applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

a) pour chaque groupe dont l'empreinte est inférieure ou égale à 3,8 m^2 (41 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO_2 (grammes/mille)
1.	2012	244,0
2.	2013	237,0
3.	2014	228,0
4.	2015	217,0
5.	2016 et années de modèle ultérieures	206,0

b) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 3,8 m^2 (41 pieds carrés) et inférieure ou égale à 5,2 m^2 (56 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 déterminée selon la formule suivante :

$$(4{,}72 \times f) + b$$

où :

f is the footprint of the group, expressed in square feet, and

b is the value set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 b
1.	2012	50.5
2.	2013	43.3
3.	2014	34.8
4.	2015	23.4
5.	2016 and subsequent model years	12.7

(*c*) in the case of each group with a footprint that is greater than 5.2 m^2 (56 square feet), the CO_2 emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO_2 Emission Target Value (grams/mile)
1.	2012	315.0
2.	2013	307.0
3.	2014	299.0
4.	2015	288.0
5.	2016 and subsequent model years	277.0

Targets — fleet of light trucks

(5) The CO_2 emission target value applicable to a group of light trucks of a given model year corresponds to the following:

(*a*) in the case of each group with a footprint that is less than or equal to 3.8 m^2 (41 square feet), the CO_2 emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO_2 Emission Target Value (grams/mile)
1.	2012	294.0
2.	2013	284.0
3.	2014	275.0
4.	2015	261.0
5.	2016 and subsequent model years	247.0

(*b*) in the case of each group with a footprint that is greater than 3.8 m^2 (41 square feet) and less than or equal to 6.1 m^2 (66 square feet), the CO_2 emission target value is to be calculated using the following formula:

$$(4.04 \times f) + b$$

where

f is the footprint of the group, expressed in square feet, and

b is the value set out in the following table for the model year in question:

Item	Column 1 Model Year	Column 2 b
1.	2012	128.6
2.	2013	118.7

f représente l'empreinte du groupe, exprimée en pieds carrés,

b la valeur applicable à l'année de modèle selon le tableau ci-après :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 b
1.	2012	50,5
2.	2013	43,3
3.	2014	34,8
4.	2015	23,4
5.	2016 et années de modèle ultérieures	12,7

c) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 5,2 m^2 (56 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO_2 (grammes/mille)
1.	2012	315,0
2.	2013	307,0
3.	2014	299,0
4.	2015	288,0
5.	2016 et années de modèle ultérieures	277,0

Valeurs cibles — parc de camions légers

(5) La valeur cible d'émissions de CO_2 applicable à un groupe de camions légers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

a) pour chaque groupe dont l'empreinte est inférieure ou égale à 3,8 m^2 (41 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO_2 (grammes/mille)
1.	2012	294,0
2.	2013	284,0
3.	2014	275,0
4.	2015	261,0
5.	2016 et années de modèle ultérieures	247,0

b) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 3,8 m^2 (41 pieds carrés) et inférieure ou égale à 6,1 m^2 (66 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 déterminée selon la formule suivante :

$$(4{,}04 \times f) + b$$

où :

f représente l'empreinte du groupe, exprimée en pieds carrés,

b la valeur applicable à l'année de modèle selon le tableau ci-après :

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 b
1.	2012	128,6
2.	2013	118,7

Item	Column 1 Model Year	Column 2 b
3.	2014	109.4
4.	2015	95.1
5.	2016 and subsequent model years	81.1

(*c*) in the case of each group with a footprint that is greater than 6.1 m^2 (66 square feet), the CO_2 emission target value is as set out in the following table for the model year in question:

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 b
3.	2014	109,4
4.	2015	95,1
5.	2016 et années de modèle ultérieures	81,1

c) pour chaque groupe dont l'empreinte est supérieure à 6,1 m^2 (66 pieds carrés), la valeur cible des émissions de CO_2 qui figure au tableau ci-après pour l'année de modèle en cause :

Item	Column 1 Model Year	Column 2 CO_2 Emission Target Value (grams/mile)
1.	2012	395.0
2.	2013	385.0
3.	2014	376.0
4.	2015	362.0
5.	2016 and subsequent model years	348.0

Article	Colonne 1 Année de modèle	Colonne 2 Valeur cible des émissions de CO_2 (grammes/mille)
1.	2012	395,0
2.	2013	385,0
3.	2014	376,0
4.	2015	362,0
5.	2016 et années de modèle ultérieures	348,0

Calculation of Fleet Average CO_2 Equivalent Emission Values

Fleet average CO_2 equivalent emission value

18. (1) A company must calculate the fleet average CO_2 equivalent emission value for each fleet of its passenger automobiles and fleet of its light trucks of the 2011 and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$D - E - F - G$$

where

D is the fleet average carbon-related exhaust emission value for each fleet determined in accordance with subsections (2) or (3), subject to subsections (5) and (6);

E is the allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage determined in accordance with subsection (7);

F is the allowance for improving air conditioning system efficiency determined in accordance with subsection (8); and

G is the allowance for the use of innovative technologies that have a measurable CO_2 emission reduction, determined in accordance with subsection (9).

Fleet average CO_2 equivalent emission value for the 2011 model year

(2) The fleet average carbon-related exhaust emission value for the 2011 model year, expressed in grams of CO_2 equivalent per mile, is calculated by dividing 8,887 by the company's fleet average fuel economy for that model year determined in accordance with the following formula:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the fuel economy level for each model type, expressed in miles per gallon, determined in accordance with the following provisions, taking into account subsection 19(2):

(*a*) in the case of advanced technology vehicles, the provisions of section 208 of

Calcul des valeurs moyennes des émissions d'équivalent CO_2

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2

18. (1) L'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$D - E - F - G$$

où :

D représente la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque parc, calculée selon les paragraphes (2) ou (3), compte tenu des paragraphes (5) et (6);

E l'allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (7);

F l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (8);

G l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices de réduction des émissions de CO_2, calculée conformément au paragraphe (9).

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 — année de modèle 2011

(2) La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, exprimée en grammes d'équivalent CO_2 par mille, pour le parc de l'entreprise de l'année de modèle 2011 est calculée par division de 8 887 par l'économie de carburant du parc pour cette année déterminée conformément à la formule suivante :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

A représente l'économie de carburant déterminée conformément aux dispositions ci-après, compte tenu du paragraphe 19(2), pour chaque type de modèle, exprimée en milles par gallon :

Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, for the model year in question, and

(*b*) in all other cases, the provisions of section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question;

B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

a) dans le cas des véhicules à technologie de pointe, l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause,

b) dans tout autre cas, l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause;

B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Fleet average carbon-related exhaust emission value for 2012 and subsequent model years

(3) Subject to subsection (11), the fleet average carbon-related exhaust emission value for each of the 2012 and subsequent model years and for the application of section 29 for fleets of the 2008 to 2010 model years is calculated using the following formula:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the following carbon-related exhaust emission value for each model type, and includes, if applicable, the exhaust emission for nitrous oxide (N_2O) and methane (CH_4):

(*a*) in the case of electric vehicles and fuel cell vehicles, 0 gram of CO_2 equivalent per mile,

(*b*) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, the value determined in accordance with the provisions of section 208 of Title 40, chapter I, part 600, subpart C, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO_2 equivalent per mile, and

(*c*) in all other cases, the value determined in accordance with the provisions of section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO_2 equivalent per mile;

B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2012 et années de modèle ultérieures

(3) Sous réserve du paragraphe (11), la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures ainsi que, pour l'application de l'article 29, pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010 est calculée selon la formule suivante :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

A représente la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone ci-après pour chaque type de modèle, comprenant, s'il y a lieu, les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N_2O) et de méthane (CH_4) :

a) dans le cas des véhicules électriques et des véhicules à pile combustible, 0 gramme d'équivalent CO_2 par mille,

b) dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables, la valeur déterminée conformément à l'article 208 de la sous-partie C de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO_2 par mille,

c) dans tout autre cas, la valeur déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO_2 par mille;

B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Advanced Technology

(4) When calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with the provisions of subsections (2) and (3) for the 2011 to 2016 model years, a company may, for the purposes of amounts B and C in subsections (2) and (3), elect to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet by 1.2, if the company reports this election and indicates the number of credits obtained as a result of this election in its end of model year report.

Technologie de pointe

(4) Dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément aux paragraphes (2) et (3) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2016, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ces paragraphes, choisir de multiplier par 1,2 le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle dans son rapport de fin d'année de modèle.

Maximum decrease for dual fuel vehicles

(5) For the purposes of subsections (2) and (3) for fleets of the model years 2011 to 2015 and for the application of section 29, for fleets of the 2008 to 2010 model years, if the fleet contains alcohol

Plafond pour les véhicules à double carburant

(5) Pour l'application des paragraphes (2) et (3) pour les parcs des années de modèle 2011 à 2015 ainsi que, pour l'application de l'article 29, pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010, si un parc

dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the fleet average carbon-related exhaust emission value is the greater of

(*a*) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (2) or (3), and

(*b*) the fleet average carbon-related exhaust emission value calculated in accordance with subsections (2) or (3) but assuming that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate exclusively on gasoline or diesel fuel, minus the applicable limit set out in section 510(i) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR.

comporte des véhicules à alcool à double carburant ou des véhicules à gaz naturel à double carburant, la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc est la plus élevée des valeurs suivantes :

a) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes;

b) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément à ces paragraphes à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel, moins la limite applicable prévue à l'article 510(i) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

Alternative value

(6) For the purposes of sections 510(j)(2)(vi) and (vii) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, a company may use an alternative value for the weighting factor "F" if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative value of "F" is more representative of the company's fleet.

Valeur de remplacement

(6) Pour l'application des articles 510(j)(2)(vi) et (vii) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, l'entreprise peut utiliser une autre valeur pour le facteur de pondération F si elle fournit au ministre une preuve établissant que la valeur qu'elle propose est plus représentative de la composition de son parc.

Allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage

(7) A company may elect to calculate an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air conditioning refrigerant leakage, using the following formula:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

A is the CO_2 equivalent leakage reduction for each of the air conditioning systems in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with the provisions of sections 166 and 1866(b) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO_2 equivalent per mile;

B is the total number of vehicles in the fleet equipped with the air conditioning system; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes

(7) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

A représente la réduction des fuites d'équivalent CO_2 pour chaque système de climatisation dans le parc doté de ces technologies, déterminée conformément aux dispositions des articles 166 et 1866(b) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes d'équivalent CO_2 par mille;

B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Allowance for improving air conditioning system efficiency

(8) A company may elect to calculate an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air-conditioning-related CO_2 emissions by improving the air conditioning system efficiency of those fleets, using the following formula:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

A is the air conditioning efficiency allowance for each of the air conditioning systems in the fleet that incorporate those technologies, determined in accordance with the provisions relating to

Allocation liée à l'amélioration du système de climatisation

(8) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de tout système de climatisation doté de technologies conçues pour réduire les émissions de CO_2 liées à un tel système en améliorant son efficacité :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

A représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation dans le parc doté de ces technologies, déterminée conformément aux dispositions

credits in sections 165 and 1866(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO_2 per mile;

B is the total number of vehicles in the fleet equipped with the air conditioning system; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Allowance for innovative technologies

(9) A company may elect to calculate an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of innovative technologies that have a measurable CO_2 emission reduction, using the following formula, if the CO_2 reduction cannot be captured by the test procedures used to determine the carbon-related exhaust emissions for those technologies:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

A is the allowance for each innovative technology used in the fleet, determined in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1866(d)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO_2 per mile;

B is the total number of vehicles in the fleet equipped with the innovative technology; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Alternative procedure

(10) If the 5-cycle methodology referred to in subsection (9) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, a company may calculate the allowance in question using an alternative procedure if

(*a*) the alternative procedure has been approved by the EPA for that technology, under section 1866(d)(2)(ii) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR; and

(*b*) the Minister is provided with evidence of the EPA approval in the end of model year report.

Limits

(11) For the application of subsection (3), the company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A, by the value of 120 grams of CO_2 equivalent per mile for all its advanced technology vehicles in its fleets that are in surplus of the following applicable number:

(*a*) in the case of a company that manufactured or imported less than 3,750 advanced technology vehicles for the 2012 model year for sale in Canada, and has already included 30,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years in the case where the company obtained early action credits in respect of its

relatives aux crédits prévues aux articles 165 et 1866(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO_2 par mille;

B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Allocation pour les technologies innovatrices

(9) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de technologies innovatrices ayant une incidence quantifiable sur la réduction des émissions de CO_2, si les méthodes d'essai applicables au calcul de la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour ces technologies ne permettent pas de prévoir une telle réduction :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

A représente l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives à la méthodologie à cinq cycles prévues à l'article 1866(d)(2)(i) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO_2 par mille;

B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

Procédure de rechange

(10) Dans le cas où la méthodologie à cinq cycles visée au paragraphe (9) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut calculer l'allocation en cause en utilisant une procédure de rechange si :

a) cette procédure a été approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1866(d)(2)(ii) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;

b) une attestation de l'approbation de l'EPA est fournie au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle.

Limites

(11) Pour l'application du paragraphe (3), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A, par la valeur de 120 grammes d'équivalent CO_2 par mille pour tout véhicule à technologie de pointe de ses parcs en sus du nombre applicable ci-après :

a) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 en vue de les vendre au Canada et qu'elle a déjà inclus 30 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action

fleets of the 2008 to 2010 model years, 30,000; and

(*b*) in the case of a company that manufactured or imported 3,750 or more advanced technology vehicles for the 2012 model year for sale in Canada, and has already included 45,000 advanced technology vehicles included in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years in the case where the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years, 45,000.

précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010, 30 000;

b) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 ou plus en vue de les vendre au Canada et qu'elle a déjà inclus 45 000 véhicules à technologie de pointe inclus dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010, 45 000.

Interpretation of standards

19. (1) The carbon related exhaust emission value and the fuel economy level that are calculated using the formulas set out in section 18 include the test methods, fuels and the calculation methods set out for those standards in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

Interprétation des normes

19. (1) La valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone et le niveau d'économie de carburant qui sont déterminés conformément à l'article 18, le sont compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévues à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Representative data

(2) When a company calculates the fleet average carbon-related exhaust emission value under section 18, the data and values used in the calculation of that value must represent at least 90 % of the company's total number of vehicles in its fleet with respect to the configuration.

Données représentatives

(2) Lorsque l'entreprise détermine la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone en application de l'article 18, elle est tenue d'utiliser pour ses calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % du nombre total de véhicules dans son parc.

CO_2 Equivalent Emission Credit System

Système de points relatifs aux émissions d'équivalent CO_2

CO_2 equivalent emission credits

20. (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(*b*)(i) of the Act, a company obtains CO_2 equivalent emission credits if the fleet average CO_2 equivalent emission value in respect of a fleet of passenger automobiles or a fleet of light trucks of a specific model year is lower than the fleet average CO_2 equivalent emission standard for that fleet and model year and the company reports the credits in its end of model year report.

Points relatifs aux émissions d'équivalent CO_2

20. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)*b*)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions d'équivalent CO_2 si la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 pour un parc d'automobiles à passagers ou un parc de camions légers d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 applicable à ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

Deficits

(2) A company incurs deficits if the fleet average CO_2 equivalent emission value in respect of a fleet of passenger automobiles or a fleet of light trucks of a specific model year is higher than the fleet average CO_2 equivalent emission standard for that fleet and model year.

Déficit

(2) L'entreprise subit un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou d'un parc de camions légers d'une année de modèle donnée si la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 du parc dépasse la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 applicable à ce parc pour cette année de modèle.

Calculation

(3) A company must calculate the credits or deficits for each of its fleets using the following equation:

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

where

ECD is the number of credits, if the result is positive, or the number of deficits, if the result is negative, expressed in megagrams of CO_2 equivalent;

Calcul

(3) L'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

$$ECD = \frac{(A - B) \times C \times D}{1\,000\,000}$$

où :

PDE représente le nombre de points si le résultat est positif ou la valeur du déficit si le résultat est négatif, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO_2;

A is the fleet average CO_2 equivalent emission standard calculated in accordance with section 16 or 17, as the case may be, expressed in grams per mile;

B is the fleet average CO_2 equivalent emission value calculated in accordance with section 18, expressed in grams per mile;

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet; and

D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

(*a*) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or

(*b*) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

A la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 calculée pour le parc conformément aux articles 16 ou 17, selon le cas, et exprimée en grammes par mille;

B la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 calculée pour le parc conformément à l'article 18 et exprimée en grammes par mille;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

D la distance totale présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;

b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

Date of credit or deficit

(4) A company obtains credits and incurs deficits for a specific fleet on the day on which the company submits the end of model year report for the model year in question.

(4) L'entreprise obtient des points ou subit un déficit à l'égard du parc à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle en cause.

Date d'attribution

Validity — time limit

(5) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of a specific model year can be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of five model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

(5) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de validité

Offsetting Deficits and Use of Credits

Compensation du déficit et utilisation des points

Deficits

21. (1) Subject to subsection (5), a company must use credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of a specific model year to offset any outstanding deficits incurred for any of its fleets.

21. (1) Sous réserve du paragraphe (5), l'entreprise doit utiliser les points qu'elle a obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée pour compenser tout déficit subi à l'égard de l'un de ses parcs.

Déficit

Remaining credits

(2) A company may bank any remaining credits to offset a future deficit or may transfer the remaining credits to another company, except during the 2012 to 2015 and if applicable, 2016 model years if the company elects to create a temporary optional fleet under section 24.

(2) L'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur soit le transférer à une autre entreprise, sauf durant les années de modèle 2012 à 2015 et, s'il y a lieu, durant l'année de modèle 2016, si elle choisit de constituer des parcs optionnels provisoires en vertu de l'article 24.

Excédent de points

Offset

(3) Subject to subsection (4), a company may offset a deficit with an equivalent number of credits obtained in accordance with section 20 or with an equivalent number of credits transferred from another company.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le déficit peut être compensé par application d'un nombre égal de points que l'entreprise a obtenus en vertu de l'article 20 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

Compensation

Adjustment

(4) The number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that contain alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles and that are available to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 or subsequent model years must be adjusted with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate only on gasoline or diesel fuel.

(4) Le nombre de points obtenu à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburantt fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

Rajustement

Offset — time limit

(5) A company must offset a deficit incurred in respect of a model year no later than the day on which the company submits the end of model year report for vehicles of the third model year after the model year for which the company incurred the deficit.

Limite

(5) L'entreprise doit compenser le déficit subi à l'égard d'une année de modèle au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle elle a subi le déficit.

Purchased or merged companies

22. (1) A company that purchases another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting any outstanding deficits of the purchased or merged companies.

Fusion ou acquisition

22. (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser tout déficit des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

Ceasing activities

(2) If a company ceases to manufacture, import or sell passenger automobiles or light trucks, it must, before submitting its last end of model year report, offset all outstanding deficits for its fleets.

Cessation d'activités

(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des automobiles à passagers ou des camions légers compense tout déficit existant pour ses parcs avant de présenter son dernier rapport de fin d'année de modèle.

Obtention of Credits upon Payment to the Receiver General

Obtention de points sur paiement au receveur général

Receiver General — 2011 model year

23. (1) Upon payment to the Receiver General, a company may obtain the necessary number of credits to offset a deficit incurred for the 2011 model year at a rate of $20 per megagram of CO_2 equivalent.

Receveur général — année de modèle 2011

23. (1) Une entreprise peut obtenir le nombre de points nécessaires pour compenser un déficit subi à l'égard de l'année de modèle 2011 sur paiement au receveur général d'un montant déterminé selon le taux de 20 $ par mégagramme d'équivalent CO_2.

Payment date to Receiver General

(2) To obtain the credits under subsection (1), a company must make the payment no later than the day preceding the earlier of:

(*a*) the date of submission of the end of model year report for model year 2014; and

(*b*) May 1, 2015.

Date limite de paiement au receveur général

(2) Pour obtenir des points en vertu du paragraphe (1), l'entreprise doit faire son paiement au plus tard le jour qui précède la première des dates suivantes :

a) la date de présentation du rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2014;

b) le 1er mai 2015.

Restriction

(3) The credits obtained by a company under subsection (1) can only be used to offset a deficit incurred for the 2011 model year and cannot be transferred to another company.

Restrictions

(3) Les points obtenus en vertu du paragraphe (1) ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard de l'année de modèle 2011 et ne peuvent être transférés à une autre entreprise.

TEMPORARY OPTIONAL FLEETS

PARCS OPTIONNELS PROVISOIRES

Optional fleet

24. (1) Subject to sections 27 and 28, a company may elect not to include for a given year a certain number of vehicles of its fleets in the calculation of the fleet average CO_2 equivalent emission standard set out in section 17 and to create temporary optional fleets of passenger automobiles or light trucks if the following conditions are met:

(*a*) if the company manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7,500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets must not exceed 30,000 of the model years 2012 to 2015 and 7,500 of the 2016 model year;

(*b*) if the company manufactured or imported in total 7,500 or more, but less than 60,000, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets

Parcs optionnels

24. (1) Sous réserve des articles 27 et 28, l'entreprise peut choisir de ne pas inclure, pour une année donnée, un certain nombre de véhicules qui font partie de ses parcs dans le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 prévu à l'article 17 et de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers, si elle respecte les conditions suivantes :

a) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé au total au moins 750 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 7 500, en vue de les vendre au Canada, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires ne dépasse pas 30 000 pour les années de modèle 2012 à 2015 et 7 500 pour l'année de modèle 2016;

b) dans le cas où l'entreprise a construit ou importé au total au moins 7 500 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle

must not exceed 15,000 of the model years 2012 to 2015;

(*c*) subject to sections 25 and 26, the fleet average CO_2 equivalent emission value for a company's temporary optional fleet of passenger automobiles and temporary optional fleet of light trucks of a given model year must not exceed the optional fleet average CO_2 equivalent emission standards for that model year, calculated in accordance with subsection (2); and

(*d*) the company must have manufactured or imported at least one passenger automobile or light truck of the 2009 model year for sale in Canada.

2009, mais moins de 60 000, en vue de les vendre au Canada, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires ne dépasse pas 15 000 pour les années de modèle 2012 à 2015;

c) sous réserve des articles 25 et 26, la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 de son parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers et celle de son parc optionnel provisoire de camions légers d'une année de modèle donnée ne dépassent pas la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 de remplacement calculée pour chacun de ces parcs conformément au paragraphe (2) pour l'année de modèle en cause;

d) l'entreprise a construit ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger de l'année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada.

Optional fleet average standards

(2) A company that creates a temporary optional fleet must calculate the optional fleet average CO_2 equivalent emission standard in accordance with the following formula for each model year:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C} \times 1.25$$

where

A is the CO_2 equivalent emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks included in the temporary optional fleet, determined in accordance with

(*a*) subsection 17(4) for the groups of passenger automobiles, or

(*b*) subsection 17(5) for the groups of light trucks;

B is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and

C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the temporary optional fleet.

Normes moyennes de remplacement provisoires

(2) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire calcule, pour chaque année de modèle, la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 de remplacement applicable à ce parc selon la formule suivante :

$$\frac{\sum(A \times B)}{C} \times 1.25$$

où :

A représente la valeur cible d'émissions d'équivalent CO_2 déterminée pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers inclus dans le parc optionnel provisoire selon l'une ou l'autre des dispositions suivantes :

a) pour les groupes d'automobiles à passagers, selon le paragraphe 17(4),

b) pour les groupes de camions légers, selon le paragraphe 17(5);

B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;

C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc optionnel provisoire.

Optional fleet average values

(3) A company that creates a temporary optional fleet must determine, for each model year, the optional fleet average CO_2 equivalent emission value using the formula set out in section 18.

Valeurs moyennes de remplacement provisoires

(3) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire calcule, pour chaque année de modèle, la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 de ce parc au moyen de la formule prévue à l'article 18.

Application of section 20

25. (1) A company that creates a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks obtains credits or incurs deficits in respect of its temporary optional fleet in accordance with subsection 20(1) or (2), as the case may be.

Application de l'article 20

25. (1) L'entreprise qui constitue un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers obtient des points ou subit un déficit, selon le cas, à l'égard de ce parc aux termes des paragraphes 20(1) ou (2).

Calculation

(2) The company must calculate the credits or deficits for each of its temporary optional fleets using the equation set out in subsection 20(3).

Calcul

(2) Elle calcule le nombre de points ou la valeur du déficit à l'égard du parc optionnel provisoire selon l'équation prévue au paragraphe 20(3).

Application of subsection 20(4)

(3) Subsection 20(4) applies to credits obtained or deficits incurred in accordance with this section.

Application du paragraphe 20(4)

(3) Le paragraphe 20(4) s'applique aux points obtenus ou au déficit subi en application du présent article.

Validity — time limit

(4) Credits obtained for a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of a

Durée de validité

(4) Les points obtenus pour un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions

given model year can only be used to offset a deficit incurred in respect of temporary optional fleets of passenger automobiles or light trucks of the following model years, after which the credits are no longer valid:

(*a*) 2012 to 2016, for a company set out in paragraph 24(1)(*a*); or

(*b*) 2012 to 2015, for a company set out in paragraph 24(1)(*b*).

légers d'une année de modèle donnée ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit à l'égard d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle ci-après et ils ne sont plus valides subséquemment :

a) 2012 à 2016, dans le cas d'une entreprise visée à l'alinéa 24(1)*a*);

b) 2012 à 2015, dans le cas d'une entreprise visée à l'alinéa 24(1)*b*).

Offsetting — application of sections 21 and 22

26. (1) Subsections 21(1) and (5) and section 22 apply to credits obtained and deficits incurred for a temporary optional fleet.

26. (1) Les paragraphes 21(1) et (5) et l'article 22 s'appliquent aux points obtenus et au déficit subi à l'égard d'un parc optionnel provisoire.

Compensation — application des articles 21 et 22

Limit on use of credits

(2) A company must not use credits obtained for a temporary optional fleet to offset a deficit incurred for a fleet to which the fleet average CO_2 equivalent emission standard set out in section 17 applies.

(2) L'entreprise ne peut utiliser de points obtenus pour un parc optionnel provisoire pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc assujetti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 prévue à l'article 17.

Limite à l'utilisation des points optionnels

Future deficit

(3) A company may bank any remaining credits obtained for a model year for a temporary optional fleet to offset a future deficit incurred for another temporary optional fleet.

(3) L'entreprise peut accumuler tout excédent de points obtenus pour une année de modèle à l'égard d'un parc optionnel provisoire pour compenser un déficit futur à l'égard d'un autre parc optionnel provisoire.

Cumul de points optionnels

Use of credits

(4) A company must use any remaining credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks to which the fleet average CO_2 equivalent emission standard set out in section 17 applies to offset a deficit incurred for a temporary optional fleet.

(4) L'entreprise est tenue d'utiliser tout excédent de points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers assujetti à la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 prévue à l'article 17 pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc optionnel provisoire.

Utilisation de points ordinaires

Merger

27. (1) If a company merges with one or more companies after the day on which these Regulations come into force, the company that results from the merger may make an election under section 24 and report that election in its first end of model year report if the following conditions are met:

(*a*) the total number of passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year set out in section 24 is equal to the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada by the merged companies for the 2009 model year; and

(*b*) the conditions set out in subsection 24(1) are met taking into account the adjustments set out in subsection (2).

27. (1) Si deux ou plusieurs entreprises fusionnent après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, l'entreprise issue de la fusion peut se prévaloir de l'article 24 et en faire mention dans son premier rapport de fin d'année de modèle, sous réserve des conditions suivantes :

a) le total des automobiles à passagers et des camions légers pour l'année de modèle 2009 visé à l'article 24 est égal à la somme des automobiles à passagers et des camions légers que les entreprises qui ont fusionné ont construits ou importés en vue de les vendre au Canada, pour l'année de modèle 2009;

b) les conditions prévues au paragraphe 24(1) sont respectées compte tenu des ajustements prévus au paragraphe (2).

Fusion

Adjustments

(2) If the total calculated in accordance with subsection (1) is, as the case may be,

(*a*) equal to or greater than 750, but less than 7,500 for the 2009 model year, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets by the merged companies, for the model years preceding the merger, must be subtracted from the applicable quantitative limits set out in paragraph 24(1)(*a*); or

(*b*) equal to or greater than 7,500, but less than 60,000 for the 2009 model year, the combined total number of passenger automobiles and light trucks included in the temporary optional fleets

(2) Si le total calculé conformément au paragraphe (1) est, selon le cas :

a) égal ou supérieur à 750 mais inférieur à 7 500 pour l'année de modèle 2009, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires par les entreprises qui ont fusionné, pour les années de modèle qui ont précédé la fusion, doit être soustrait des limites quantitatives applicables prévues à l'alinéa 24(1)*a*);

b) égal ou supérieur à 7 500 mais inférieur à 60 000 pour l'année de modèle 2009, le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires par

Ajustements

by the merged companies, for the model years preceding the merger, must be subtracted from the applicable quantitative limits set out in paragraph 24(1)(*b*).

les entreprises qui ont fusionné, pour les années de modèle qui ont précédé la fusion, doit être soustrait des limites quantitatives applicables prévues à l'alinéa 24(1)*b*).

Purchase

28. (1) If a company purchases one or more companies after the day on which these Regulations come into force, it must

(*a*) in the case where the company had made an election under section 24 before the purchase, recalculate its total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the 2009 model year to include that total for each of those purchased companies and report it in its first end of model year report after the purchase year; or

(*b*) in the case where the company makes an election under section 24 after the purchase, calculate the total number of passenger automobiles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the 2009 model year to include that total for each of those purchased companies.

Acquisition

28. (1) Si une entreprise en acquiert une ou plusieurs autres après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, elle doit :

a) dans le cas où elle avait choisi de se prévaloir de l'article 24 avant l'acquisition, calculer à nouveau le total des automobiles à passagers et des camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009 en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises et faire mention du résultat de ce calcul dans son premier rapport de fin d'année de modèle après à l'acquisition;

b) dans le cas où elle s'est prévalue de l'article 24 après l'acquisition, calculer le total des automobiles à passagers et des camions légers qui ont été construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009 en y ajoutant celui des entreprises qu'elle a acquises.

Adjustments

(2) The company that purchases one or more companies and that is still eligible under section 24 must adjust, for the purposes of paragraph 24(1)(*a*) or (*b*) in accordance with the calculation set out in subsection (1), the combined total number of passenger automobiles and light trucks included as of that day in the temporary optional fleet by adding to it the combined total number of passenger automobiles and light trucks that have been included in the temporary optional fleets of the companies that it purchased.

Rajustements

(2) L'entreprise qui en a acquis une ou plusieurs autres et satisfait encore aux conditions prévues par l'article 24 est tenue de rajuster, pour l'application des alinéas 24(1) *a*) ou *b*) selon le résultat du calcul prévu au paragraphe (1), le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus à ce jour dans le parc optionnel provisoire en y ajoutant le total des automobiles à passagers et des camions légers inclus dans les parcs optionnels provisoires des entreprises qu'elle a acquises.

EARLY ACTION CREDITS

POINTS D'ACTION PRÉCOCE

Early action credits — 2008, 2009 and 2010 model years

29. (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years if the total number of credits calculated in respect of those fleets of the 2008, 2009 and 2010 model years is greater than the total number of deficits incurred for those model years and the company reports the credits in its 2011 model year report.

Traitement des points d'action précoce — années de modèle 2008, 2009 et 2010

29. (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 si le total des points calculés à l'égard des deux parcs pour ces années de modèle est supérieur au déficit total subi à leur égard pour ces années de modèle et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport pour l'année de modèle 2011.

Date of early action credits

(2) The early action credits are obtained by a company on the day on which the report referred to in subsection (1) is submitted.

Date d'attribution des points d'action précoce

(2) L'entreprise obtient les points d'action précoce à la date de présentation du rapport visé au paragraphe (1).

Calculation

(3) Early action credits obtained or deficits incurred in respect of the company's fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years must be calculated in accordance with subsection 20(3), except that the fleet average CO_2 equivalent emission standard for the 2008, 2009 and 2010 model years, as determined for A, is the following:

(*a*) in the case of fleets of passenger automobiles, 323 grams/mile; and

Calcul des points ou du déficit

(3) Les points d'action précoce obtenus ou le déficit subi à l'égard des parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010 sont calculés conformément au paragraphe 20(3), sauf que la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 pour les parcs des années de modèle 2008, 2009 et 2010, représentée par l'élément A, est la suivante :

a) à l'égard des parcs d'automobiles à passagers, 323 grammes/mille;

(*b*) in the case of fleets of light trucks, either the quotient of 8,887 divided by the light truck fuel economy level for the applicable model year determined in accordance with section 5 of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR, applicable to that model year, or

(i) 395 grams/mile for the 2008 model year,

(ii) 381 grams/mile for the 2009 model year, and

(iii) 376 grams/mile for the 2010 model year.

b) à l'égard des parcs de camions légers, soit correspond au quotient de 8 887 par le niveau d'économie de carburant calculé pour les camions légers de l'année de modèle en cause conformément à l'article 5 de la partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR applicable à cette année de modèle, soit :

(i) 395 grammes/mille pour l'année de modèle 2008,

(ii) 381 grammes/mille pour l'année de modèle 2009,

(iii) 376 grammes/mille pour l'année de modèle 2010.

Modification

(4) For the purposes of paragraph (3)(*b*), the equation in Figure 1 set out in section 5 of Title 49, subtitle B, chapter V, part 533, of the CFR is modified as follows:

(*a*) "N" is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet;

(*b*) "N_i" is the number of passenger automobiles or light trucks in each group "*i*" in the fleet; and

(*c*) "*i*" is a group of passenger automobiles or light trucks of the same model type and that have the same footprint.

Modifications

(4) Pour l'application de l'alinéa (3)*b*), l'équation prévue à la figure 1 de l'article 5 de la partie 533, chapitre V, sous-titre B, titre 49, du CFR est modifiée de la façon suivante :

a) la valeur N correspond au nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc;

b) la valeur N_i correspond au nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers pour chaque groupe « *i* » dans le parc;

c) la donnée « *i* » représente un groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers d'un même type de modèle possédant la même empreinte.

2008 model year — limitation

(5) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2008 model year can only be used to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year, after which the credits are no longer valid.

Année de modèle 2008 — limite

(5) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2008 ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit subi à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2011. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Validity — time limit

(6) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2009 or 2010 model year can be used as of the 2011 model year, but only in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of five model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

Durée de validité

(6) Les points d'action précoce obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'une des années de modèle 2009 ou 2010 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2011, mais ne peuvent être utilisés qu'à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Use of early action credits

(7) Subject to subsection (8) and paragraph 30(3)(*b*), the rules set out in sections 21 and 22 with respect to credits also apply to early action credits.

Utilisation des points d'action précoce

(7) Sous réserve du paragraphe (8) et de l'alinéa 30(3)*b*), les règles prévues aux articles 21 et 22 relativement aux points s'appliquent également aux points d'action précoce.

Adjustment

(8) If the early action credits are obtained in respect of fleets of the 2009 and 2010 model years that contain alcohol dual fuel vehicles or natural gas dual fuel vehicles, the number of early action credits that are available to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2012 or subsequent model years must be adjusted with the assumption that all alcohol dual fuel vehicles and natural gas dual fuel vehicles operate only on gasoline or diesel fuel.

Rajustement

(8) Si les points d'action précoce ont été obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2009 ou 2010 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant, le nombre de points d'action précoce qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

Definitions

30. (1) For the purposes of this section

(*a*) "heavy light-duty truck", "light-duty vehicle", "light light-duty truck" and "medium-duty passenger vehicle" have the same meaning as in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*; and

(*b*) "loaded vehicle weight" means the curb weight of a vehicle plus 136.1 kg (300 pounds).

Alternative fleet combination for early action credits

(2) Instead of obtaining early action credits in respect of its fleets of passenger automobiles and light trucks of the 2008, 2009 and 2010 model years, a company may obtain early action credits in respect of its combined fleet of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less or its combined fleet of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the same model years.

Fleet average CO_2 equivalent emission standard

(3) Section 29 applies to the combined fleets referred to in subsection (2), except that

(*a*) the fleet average CO_2 equivalent emission standard provided for in subsection 29(3) is the following:

(i) in the case of the 2008 and 2009 model years, the fleets of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less, 323 grams/mile,

(ii) in the case of the 2008 and 2009 model years, the fleets of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, 439 grams/mile,

(iii) in the case of the 2010 model year, the fleets of light-duty vehicles and light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 pounds) or less, 301 grams/mile, and

(iv) in the case of the 2010 model year, the fleets of light light-duty trucks that have a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 pounds), heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, 420 grams/mile; and

(*b*) a company that obtains early action credits in respect of its combined fleet of the 2009 model year cannot transfer them to another company.

Définitions

30. (1) Pour l'application du présent article :

a) « camionnette légère », « camionnette lourde », « véhicule léger » et « véhicule moyen à passagers » s'entendent au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

b) « poids avec charge » s'entend, à l'égard d'un véhicule, de sa masse en état de marche à laquelle sont ajoutés 136,1 kg (300 livres).

Parcs de remplacement pour crédits d'action précoce

(2) Au lieu d'obtenir les points d'action précoce à l'égard de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers des années de modèle 2008, 2009 et 2010, l'entreprise peut les obtenir à l'égard de parcs des mêmes années de modèle composés soit de véhicules légers et de camionnettes légères ayant un poids avec charge d'au plus 1 701 kg (3 750 livres), soit de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers.

Normes moyennes d'émissions d'équivalent CO_2

(3) L'article 29 s'applique aux parcs visés au paragraphe (2), sauf que :

a) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 prévue au paragraphe 29(3) est la suivante :

(i) 323 grammes/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères des années de modèle 2008 et 2009 ayant un poids du véhicule chargé d'au plus 1 701 kg (3 750 livres),

(ii) 439 grammes/mille pour les parcs de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers des années de modèle 2008 et 2009,

(iii) 301 grammes/mille pour les parcs de véhicules légers et de camionnettes légères de l'année de modèle 2010 ayant un poids avec charge d'au plus 1 701 kg (3 750 livres),

(iv) 420 grammes/mille pour les parcs de camionnettes légères ayant un poids avec charge supérieur à 1 701 kg (3 750 livres), de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2010;

b) les points d'action précoce obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2009 ne peuvent être transférés à une autre entreprise.

REPORTS

2011 model year report

31. (1) A company must submit to the Minister a report for the end of model year for the 2011 model year signed by a person who is authorized to act on behalf of the company no later than May 1, 2012.

Content of report

(2) Subject to subsection (3), the end of model year 2011 model year report must contain the following information:

RAPPORTS

Rapport pour l'année de modèle 2011

31. (1) L'entreprise fournit au ministre, au plus tard le 1er mai 2012, un rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2011 signé par une personne autorisée à agir pour son compte.

Contenu du rapport

(2) Sous réserve du paragraphe (3), le rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise pour l'année de modèle 2011 contient les renseignements suivants :

(*a*) in respect of each of the company's fleets of the 2011 model year,

(i) the fleet average CO_2 equivalent emission standard, calculated in accordance with section 16, and expressed in grams per mile,

(ii) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18(2), and all the values and data used in the calculation of that value,

(iii) the total number of advanced technology vehicles included in the fleet for calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value,

(iv) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3) and, if applicable, the number of available credits adjusted in accordance with subsection 21(4),

(v) the information set out in paragraphs 33(2)(*g*), (*j*) to (*o*), (*q*), (*r*) and (*t*),

(vi) if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing,

(vii) if applicable, a statement that the company has elected to include in its fleets all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year,

(viii) if applicable, a statement that the company has elected to exclude all emergency vehicles from its fleets of passenger automobiles or light trucks, and

(ix) if any, the number of CO_2 emission credits and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleets, as well as their identification by fleet of origin and model year; and

(*b*) in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years, the total number of early action credits calculated in accordance with subsection 29(1), and, if applicable, the number of available early action credits adjusted in accordance with subsection 29(8) for both fleets of those model years; and

(*c*) the total number of advanced technology vehicles included for the fleets of the 2008 to 2010 model years in the calculation conducted for the purposes of section 29.

a) pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2011 :

(i) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 calculée conformément à l'article 16 et exprimée en grammes par mille,

(ii) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone du parc, calculée conformément au paragraphe 18(2), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul,

(iii) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus dans le parc pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone,

(iv) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3) et, s'il y a lieu, le nombre de points disponibles rajusté conformément au paragraphe 21(4),

(v) les renseignements prévus aux alinéas 33(2)*g*), *j*) à *o*), *q*), *r*) et *t*),

(vi) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales,

(vii) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'inclure l'ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l'année de modèle 2011 dans ses parcs,

(viii) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers,

(ix) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard des parcs, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

b) le nombre total des points d'action précoce calculés pour ses parcs des années de modèle 2008 à 2010 conformément au paragraphe 29(1) et, s'il y a lieu, le nombre de points disponible rajusté conformément au paragraphe 29(8) à l'égard des deux parcs pour ces années de modèle;

c) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus pour les parcs des années de modèle 2008 à 2010 pour le calcul effectué pour l'application de l'article 29.

Reporting early action credits

(3) In order to obtain early action credits under section 29 or 30 in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years, a company must also include in its 2011 model year report the following information in respect of each of the 2008 to 2010 model years and each fleet:

(*a*) the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection 20(3);

Déclaration des points d'action précoce

(3) Pour obtenir des points d'action précoce en vertu des articles 29 ou 30 pour ses parcs des années de modèle 2008 à 2010, l'entreprise doit également inclure dans son rapport les renseignements ci-après pour chacune des années de modèle 2008 à 2010 et pour chacun de ses parcs :

a) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3);

(*b*) the fleet average CO_2 equivalent emission standard used in the calculation of the number of credits or deficits;

(*c*) the fleet average CO_2 equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;

(*d*) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18(3);

(*e*) the total number of vehicles in the fleet;

(*f*) the carbon-related exhaust emission value for each model type in the fleet, calculated in accordance with subsection 18(3), and all the values and data used in the calculation of that value;

(*g*) the number of vehicles of each model type;

(*h*) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(7), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the CO_2 equivalent leakage reduction, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the reduction, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(*i*) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(8), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the air conditioning efficiency allowance, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(*j*) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(9), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for each innovative technology, calculated in accordance with that subsection and, if applicable, subsection 18(10), and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology; and

(*k*) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18(10).

Annual preliminary report

32. (1) Unless a company meets the conditions of section 14, it must submit to the Minister, for vehicles of the 2012 and subsequent model years, a preliminary report signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than September 1 of the calendar year preceding the calendar year that corresponds to the model year in question.

b) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2 utilisée pour le calcul des points ou la valeur du déficit;

c) la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2, calculée conformément à l'article 18;

d) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de chaque parc, calculée conformément au paragraphe 18(3);

e) le nombre total de véhicules dans le parc;

f) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18(3) pour chaque type de modèle dans le parc, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;

g) le nombre de véhicules de chaque type de modèle;

h) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(7), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) la réduction des fuites d'équivalent CO_2, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

i) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(8), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et les données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

j) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(9), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, calculée conformément à ce paragraphe et, s'il y a lieu, au paragraphe 18(10), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés de la technologie;

k) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée au paragraphe 18(10).

Rapport préliminaire annuel

32. (1) Sauf si elle satisfait aux conditions de l'article 14, l'entreprise fournit au ministre, à l'égard des véhicules de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures, un rapport préliminaire signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le 1er septembre de l'année civile qui précède l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport.

Content

(2) A company must determine the carbon-related exhaust emission value for each model type in its fleets of a given model year, calculated in accordance with subsection 18(3), and must include in its preliminary report, for each of its fleets, the value for each model type and all the values and data used in the calculation of that value.

Contenu

(2) L'entreprise détermine, conformément au paragraphe 18(3), la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle dans ses parcs d'une année de modèle donnée et inclut dans son rapport préliminaire, pour chacun de ses parcs, les résultats de ses calculs pour chaque type de modèle, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour les calculs.

End of model year report

33. (1) Unless a company meets the conditions of section 14, it must submit to the Minister, for vehicles of the 2012 and subsequent model years, an end of model year report signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year following the calendar year that corresponds to the model year in question.

Rapports de fin d'année de modèle

33. (1) Sauf si elle satisfait aux conditions de l'article 14, l'entreprise fournit au ministre, à l'égard des véhicules de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le 1er mai de l'année civile qui suit la fin de l'année civile correspondant à l'année de modèle visée par le rapport.

Content

(2) The end of model year report, for a given model year, must contain the following information in respect of each of the company's fleets:

(*a*) if applicable, a statement that the company has elected to create a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks;

(*b*) if applicable, a statement that the company has elected to exclude from its fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;

(*c*) the fleet average CO_2 equivalent emission standard, calculated in accordance with subsection 17(3);

(*d*) the CO_2 emission target value for each group, calculated for the purposes of section 17, and all the values and data used in the calculation of that value;

(*e*) the number of vehicles in each group constituted for the purposes of section 17;

(*f*) the total number of vehicles in the fleet;

(*g*) the fleet average CO_2 equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;

(*h*) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18(3);

(*i*) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18(3), and all the values and data used in the calculation of that value;

(j) the total number of advanced technology vehicles included in the fleet in the calculation of the fleet average carbon-related exhaust emission value;

(k) the number of vehicles of each model type in the fleet;

(l) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(7), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

Contenu

(2) Le rapport de fin d'année de modèle, pour une année de modèle donnée, contient tous les renseignements ci-après pour chacun des parcs de l'entreprise :

a) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers;

b) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;

c) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2, calculée conformément au paragraphe 17(3);

d) la valeur cible d'émissions de CO_2, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;

e) le nombre de véhicules dans chaque groupe constitué pour l'application de l'article 17;

f) le nombre total de véhicules dans le parc;

g) la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2 pour le parc, calculée conformément à l'article 18;

h) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le parc, calculée conformément au paragraphe 18(3);

i) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18(3), pour chaque type de modèle, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;

j) le nombre total de véhicules à technologie de pointe inclus dans le parc pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone;

k) le nombre de véhicules de chaque type de modèle dans le parc;

l) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(7), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(ii) the CO_2 equivalent leakage reduction, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the reduction, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(m) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(8), the value of the allowance for the fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the air conditioning efficiency allowance, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the system;

(n) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(9), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for each innovative technology, calculated in accordance with that subsection and, if applicable, subsection 18(10), and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the fleet equipped with the technology;

(o) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18(10);

(p) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3) for the fleet;

(q) if applicable, a statement that the company has elected to apply subsection 18(4) and the number of credits obtained as a result of this election;

(*r*) if any, the number of CO_2 emission credits and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleet of the model year in question or an outstanding deficit incurred in respect of the fleet, as well as their identification by fleet of origin and model year;

(*s*) if any, the amount of the payment made to the Receiver General to obtain the credits and the number of credits obtained upon such payment under section 23 that are used to offset a deficit incurred in respect of the fleets; and

(*t*) an accounting of all the CO_2 emission credits and early action credits and deficits incurred for each model year and for each fleet.

Content — temporary optional fleets

(3) If a company elects to create a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks, the end of model year reports for all the model years in respect of which an optional fleet was created must also contain the following information in respect of each of the company's temporary optional fleets:

(*a*) a statement that

(i) une description du système,

(ii) la réduction des fuites d'équivalent CO_2, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

m) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(8), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés du système;

n) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(9), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, calculée conformément à ce paragraphe et, s'il y a lieu, au paragraphe 18(10), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc dotés de la technologie;

o) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation del'EPA visée au paragraphe 18(10);

p) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3) pour le parc;

q) s'il y a lieu, une déclaration portant que l'entreprise a choisi de se prévaloir du paragraphe 18(4) et le nombre de points qui en découle;

r) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2 et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard du parc pour l'année de modèle en cause ou un déficit antérieur subi à l'égard de ce parc, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

s) le cas échéant, le montant du paiement fait au receveur général pour obtenir des points ainsi que le nombre de points ainsi obtenus en vertu de l'article 23 et qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard des parcs;

t) le bilan, pour chaque année de modèle et chaque parc, des points relatifs aux émissions de CO_2, des points d'action précoce et des déficits.

Contenu — parcs optionnels provisoires

(3) Si l'entreprise a choisi de constituer des parcs optionnels provisoires d'automobiles à passagers ou de camions légers, son rapport de fin d'année de modèle pour toute année de modèle à l'égard de laquelle un parc optionnel a été constitué, contient également tous les renseignements ci-après pour chacun de ses parcs optionnels provisoires :

a) une déclaration :

(i) the company has elected to exclude from its temporary optional fleets the passenger automobiles or light trucks that it manufactures or imports and that will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing,

(ii) indicates the total number of passenger automobiles or light trucks manufactured or imported for sale in Canada of the 2009 model year and, if applicable, those from the companies that have been purchased or merged, and

(iii) indicates that it results from the merger that has taken place after the coming into force of these Regulations or if it has acquired other companies after that date;

(*b*) the optional fleet average CO_2 equivalent emission standard, calculated in accordance with subsection 24(2);

(*c*) the CO_2 emission target value for each group, calculated for the purposes of section 17, and all the values and data used in the calculation of that value;

(*d*) the number of vehicles in each group constituted for the purposes of section 17;

(*e*) the total number of vehicles in the temporary optional fleet;

(*f*) the fleet average CO_2 equivalent emission value, calculated in accordance with section 18;

(*g*) the fleet average carbon-related exhaust emission value, calculated in accordance with subsection 18(3);

(*h*) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18(3), and all the values and data used in the calculation of that value;

(*i*) the number of vehicles of each model type in the temporary optional fleet;

(*j*) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(7), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the CO_2 equivalent leakage reduction, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the reduction, and

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;

(*k*) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(8), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each air conditioning system,

(i) a description of the system,

(ii) the air conditioning efficiency allowance, calculated in accordance with that subsection, and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(i) portant que l'entreprise a choisi d'exclure de ses parcs optionnels provisoires les automobiles à passagers ou les camions légers qu'elle construit ou importe et qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales,

(ii) indiquant le total des automobiles à passagers et camions légers qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour l'année de modèle 2009, ainsi que, s'il y a lieu, celui des entreprises qu'elle a acquises ou de la fusion desquelles elle est issue,

(iii) indiquant si elle est issue d'une fusion qui a eu lieu après la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou si elle a acquis d'autres entreprises après cette date;

b) la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO_2, calculée conformément au paragraphe 24(2);

c) la valeur cible d'émissions de CO_2, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;

d) le nombre de véhicules dans chaque groupe constitué pour l'application de l'article 17;

e) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire;

f) la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO_2, calculée conformément à l'article 18;

g) la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18(3);

h) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18(3), pour chaque type de modèle, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul;

i) le nombre de véhicules de chaque type de modèle dans le parc optionnel provisoire;

j) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(7), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) la réduction des fuites d'équivalent CO_2, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire dotés du système;

k) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(8), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque système de climatisation :

(i) une description du système,

(ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, calculée conformément à ce paragraphe, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the system;

(*l*) if a company calculates an allowance referred to in subsection 18(9), the value of the allowance for the temporary optional fleet and, for each innovative technology,

(i) a description of the technology,

(ii) the allowance for each innovative technology, calculated in accordance with that subsection and, if applicable, subsection 18(10), and all the values and data used in the calculation of the allowance, and

(iii) the total number of vehicles in the temporary optional fleet that are equipped with the technology;

(*m*) if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18(10);

(*n*) the number of credits or deficits, calculated in accordance with subsection 20(3);

(*o*) if any, the number of CO_2 emission credits, credits obtained in respect of a temporary optional fleet and early action credits that are used to offset a deficit incurred in respect of the temporary optional fleet of the model year in question or an outstanding deficit incurred in respect of the temporary optional fleet, as well as their identification by fleet of origin and model year; and

(*p*) an accounting of all the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and deficits incurred for each model year and for each temporary optional fleet.

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire dotés du système;

l) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(9), la valeur de l'allocation pour le parc optionnel provisoire et, pour chaque technologie innovatrice :

(i) une description de la technologie,

(ii) l'allocation pour chaque technologie innovatrice, calculée conformément à ce paragraphe et, s'il y a lieu, au paragraphe 18(10), ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(iii) le nombre total de véhicules dans le parc optionnel provisoire dotés de la technologie;

m) s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation del'EPA visée au paragraphe 18(10);

n) le nombre de points ou la valeur du déficit, calculés conformément au paragraphe 20(3);

o) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de CO_2, de points obtenus pour le parc optionnel provisoire et de points d'action précoce qui sont utilisés pour compenser le déficit subi à l'égard du parc optionnel provisoire pour l'année de modèle en cause ou un déficit antérieur subi à l'égard de ce parc, ainsi que le parc et l'année de modèle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus;

p) le bilan, pour chaque année de modèle et chaque parc optionnel provisoire, des points obtenus pour un parc optionnel provisoire et des déficits subis.

Additional information

(4) The end of model year report must also contain the following information on each CO_2 emission credit transfer and early action credit transfer to or from the company since the submission of the previous end of model year report:

(*a*) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that transferred the credits and the model year in respect of which that company obtained those credits;

(*b*) the name, street address and, if different, the mailing address of the company that received the credits;

(*c*) the date of the transfer; and

(*d*) the number of credits transferred, expressed in megagrams.

Autres renseignements

(4) Le rapport de fin d'année de modèle contient également, pour tout transfert par l'entreprise ou à celle-ci de points relatifs aux émissions de CO_2 ou de points d'action précoce effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédant, les renseignements suivants :

a) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente, et l'année de modèle à l'égard de laquelle les points ont été obtenus par celle-ci;

b) le nom et l'adresse municipale de l'entreprise à qui ont été transférés les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente;

c) la date du transfert;

d) le nombre de points transférés, exprimés en mégagrammes.

Format for submission

34. Any report to be submitted under these Regulations must be submitted electronically in the format provided by the Minister, but the report must be submitted in writing if

(*a*) no such format is provided; or

(*b*) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

Forme du rapport

34. Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;

b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

DECLARATION

Low volume manufactures or importers

35. (1) The company referred to in section 14 must submit to the Minister a declaration signed by a person who is authorized to act on behalf of the company no later than the first of the following dates:

(*a*) 30 days before the day on which the first vehicle of the model year was offered for sale following the last three model years for which the average was calculated; and

(*b*) December 31 of the calendar year preceding the calendar year corresponding to the vehicle's model year.

Contents of declaration

(2) The declaration must contain the following information:

(*a*) the total number for each of the 2008 and 2009 model years of passenger vehicles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada; and

(*b*) the total number of passenger vehicles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for the three most recent consecutive model years.

DÉCLARATION

Fabricants ou importateurs à faible volume

35. (1) L'entreprise visée à l'article 14 fournit au ministre la déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le premier en date des jours suivants :

a) le trentième jour précédant celui où a été offert en vente le premier véhicule de l'année de modèle suivant la dernière des trois années de modèle à l'égard de laquelle la moyenne a été calculée;

b) le 31 décembre de l'année civile précèdant celle correspondant à l'année de modèle du véhicule.

Contenu de la déclaration

(2) La déclaration contient les renseignements suivants :

a) le nombre total pour chacune des années de modèle 2008 et 2009, des automobiles à passagers et camions légers qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada,

b) le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers des trois dernières années de modèle consécutives qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada.

RECORDS

EVIDENCE OF CONFORMITY

Evidence of conformity

36. (1) In the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(*b*) of the Act in respect of a company must consist of

(*a*) a copy of the EPA certificate covering the vehicle;

(*b*) a document demonstrating that vehicles covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States;

(*c*) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the issuance of the EPA certificate in respect of the vehicle; and

(*d*) a U.S. emission control information label that is permanently affixed to the vehicle in the form and location set out in section 1807 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year.

U.S. control information label

(2) For the purpose of subsection (1), the U.S. emission control information label may be permanently affixed to the vehicle in any other form and location that may be specified in Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR.

Vehicles not sold in the United States

37. (1) For the purpose of paragraph 153(1)(*b*) of the Act, a company must obtain and produce evidence of conformity for a vehicle other than one referred to in subsection 36(1) in a form and manner satisfactory to the Minister, instead of as specified in that subsection.

DOSSIERS

JUSTIFICATION DE LA CONFORMITÉ

Justification de la conformité

36. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

a) une copie du certificat de l'EPA pour le véhicule;

b) un document établissant que les véhicules visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance de certificat de l'EPA pour le véhicule;

d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, apposée en permanence sur le véhicule en la forme et à l'endroit prévus à l'article 1807 de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en question.

Étiquette américaine

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'étiquette américaine d'information peut être apposée en permanence sur le véhicule en toute autre forme et à tout autre endroit prévus par la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

Véhicules non vendus aux États-Unis

37. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)*b*) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule autre que celui visé au paragraphe 36(1), celle-ci obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à ce paragraphe.

Time of submission

(2) For greater certainty, a company must submit the evidence of conformity to the Minister before importing a vehicle or applying a national emissions mark to it.

Précisions

(2) Il est entendu que l'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci.

Subsection 153(2) of the Act

38. For greater certainty, a company that imports a vehicle or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the Minister with the evidence of conformity referred to in subsection 37(1) before importing it or applying a national emissions mark to it, but must provide that evidence in accordance with subsection 153(2) of the Act before the vehicle leaves the possession or control of the company and before it is presented for registration under the laws of a province or an aboriginal government.

Paragraphe 153(2) de la Loi

38. Il est entendu que l'entreprise qui importe un véhicule ou appose la marque nationale sur celui-ci en vertu du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 37(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir du véhicule et avant la présentation de ce dernier pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

Fleet Average Records

Dossiers relatifs aux émissions moyennes du parc

Records — fleets

39. (1) A company must maintain records containing the following information for each of its fleets:

(*a*) the model year;

(*b*) the applicable fleet average CO_2 equivalent emission standard;

(*c*) the fleet average CO_2 equivalent emission value;

(*d*) all the values and data used in calculating the fleet average CO_2 equivalent emission value, including information relating to the calculation of allowances; and

(*e*) all the values used to calculate the CO_2 emission credits, the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and the early action credits.

Contenu du dossier — parcs

39. (1) Pour chacun de ses parcs, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

a) l'année de modèle;

b) la norme moyenne d'émissions d'équivalent de CO_2 applicable pour le parc;

c) la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO_2 du parc;

d) toutes les valeurs et données utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO_2 du parc, y compris les renseignements relatifs au calcul des allocations;

e) toutes les valeurs utilisées pour calculer les points relatifs aux émissions de CO_2, les points obtenus pour tout parc optionnel provisoire et les points d'action précoce.

Records — vehicles

(2) A company must maintain records containing the following information for each vehicle in the fleet referred to in subsection (1):

(*a*) the model type and model year;

(*b*) the applicable fleet average CO_2 equivalent emission standard;

(*c*) in the case of a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group described in subpart S of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR;

(*d*) the name and street address of the plant where the vehicle was assembled;

(*e*) the vehicle identification number;

(*f*) the applicable carbon-related exhaust emission value and all values and data used in calculating that value; and

(*g*) the name and street or mailing address of the first purchaser of the vehicle in Canada.

Contenu du dossier — véhicules

(2) Pour chaque véhicule du parc visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

a) le type de modèle et l'année de modèle;

b) la norme moyenne d'émissions d'équivalent de CO_2 applicable pour le parc;

c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai applicable visé à la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;

d) les nom et adresse municipale de l'usine où le véhicule a été assemblé;

e) le numéro d'identification du véhicule;

f) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone applicable, ainsi que toutes les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur;

g) le nom et l'adresse municipale ou postale du premier acheteur du véhicule au Canada.

MAINTENANCE AND SUBMISSION OF RECORDS

Maintenance of records

40. (1) A company must maintain, for vehicles of each model year, in writing or in a readily readable electronic or optical form,

(*a*) for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question, a copy of the reports referred to in sections 31 to 33;

(*b*) for a period of at least eight years after the date on which the main assembly of the vehicle was completed, the evidence of conformity referred to in section 36; and

(*c*) for a period of at least eight years after the end of the calendar year that corresponds to the model year in question, the records referred to in section 39.

Records maintained on behalf of a company

(2) If the evidence of conformity, the records and the copy of reports referred to in subsection (1) are maintained on behalf of a company, the company must keep a record of the name and street address and, if different, the mailing address of the person who maintains those records.

Written request for records

(3) If the Minister makes a written request for the evidence of conformity or the records referred to in subsections (1) and (2), or a summary of any of them, the company must provide the Minister with the requested information, in either official language, within

(*a*) 40 days after the request is delivered to the company; or

(*b*) if the evidence of conformity or records referred to in section 36 or 37 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the request is delivered to the company.

IMPORTATION DOCUMENT

Importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

41. The declaration referred to in paragraph 155(1)(*a*) of the Act must be made in accordance with section 41 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

RENTAL RATE

Rental rate

42. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle is made available, is the rate prescribed in section 43 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

APPLICATION FOR EXEMPTION

Application

43. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard specified under these Regulations must

TENUE DES DOSSIERS ET PRÉSENTATION DE L'INFORMATION

Durée de conservation

40. (1) L'entreprise tient les documents ci-après à l'égard des véhicules de chaque année de modèle, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

a) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, une copie des rapports prévus aux articles 31 à 33;

b) au moins huit ans après la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule, les éléments de justification de la conformité visés à l'article 36;

c) au moins huit ans après la fin de l'année civile qui correspond à l'année de modèle, les dossiers prévus à l'article 39.

Conservation par un tiers

(2) Dans le cas où les éléments de justification de la conformité, les dossiers et la copie des rapports visés au paragraphe (1) sont conservés pour le compte d'une entreprise, l'entreprise tient un dossier comportant le nom et l'adresse municipale de la personne qui les conserve, ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Délai

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné aux paragraphes (1) et (2), ou un résumé de l'un ou l'autre de ceux-ci, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

b) si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 36 ou 37 doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

DOCUMENT D'IMPORTATION

Importation à des fins promotionnelles ou expérimentales

41. La justification que la personne est tenue de donner en application de l'alinéa 155(1)*a*) de la Loi doit être faite conformément à l'article 41 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

TAUX DE LOCATION

Taux de location

42. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule est retenu et est égal au taux précisé à l'article 43 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

DEMANDE DE DISPENSE

Demande

43. L'entreprise qui demande, au titre de l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent

submit in writing to the Minister the information set out in section 44 of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

règlement doit fournir par écrit au ministre les renseignements précisés à l'article 44 du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

DEFECT INFORMATION

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

Notice of defect

44. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must be given in writing and must contain the information set out in subsection 45(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Forme de l'avis

44. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi est donné par écrit et contient les renseignements précisés au paragraphe 45(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Reports

(2) In respect of a notice of defect issued under these Regulations, a company must comply with the provisions set out in subsections 45(2) and (3) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Rapports

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(2) et (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Applicable standard

(3) For the application of section 157 of the Act, the prescribed standard that applies to a vehicle is the product of 1.1 multiplied by the carbon-related exhaust emission value for the model type in question, calculated in accordance with subsection 18(3), or by the equivalent value in the case of a model type of the 2011 model year.

Norme applicable

(3) Pour l'application de l'article 157 de la Loi, la norme réglementaire qui régit un véhicule correspond au produit de 1,1 par la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour le type de modèle en cause, déterminée conformément au paragraphe 18(3), ou par la valeur équivalente à celle-ci dans le cas d'un type de modèle de l'année de modèle 2011.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Registration

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

Enregistrement

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

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 24% above the 1990 levels. The Government of Canada is committed to reducing domestic GHG emissions by 17% below the 2005 level by 2020.

Transportation is one of the largest sources of GHG emissions in Canada, accounting for about 27% of total GHG emissions in 2008. Passenger cars and light trucks account for around 12% of total GHG emissions or 43% of transportation emissions. Accordingly, taking action to reduce emissions from new cars and light-duty trucks is an essential element of the Government's strategy to reduce air pollutant and GHG emissions to protect the environment and the health of Canadians.

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 éléments contribuant au changement climatique. Les plus importantes sources d'émissions de GES sont anthropiques, surtout attribuables à la combustion de combustibles fossiles. Les émissions de GES ont augmentées considérablement depuis la révolution industrielle et cette tendance se maintiendra probablement si aucune mesure d'action n'est prise. Les données historiques révèlent qu'en 2008, les émissions de GES étaient environ 24 % supérieures aux niveaux de 1990. Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire les émissions de GES au Canada de 17 % à partir des niveaux de 2005 d'ici 2020.

Le transport constitue l'une des principales sources d'émissions de GES au Canada; en 2008, il représentait environ 27 % des émissions totales. Les automobiles à passager et les camions légers représentent environ 12 % des émissions de GES totales ou 43 % des émissions provenant du transport. En conséquence, prendre des mesures pour réduire les émissions provenant des automobiles et des camions légers neufs est un élément essentiel de la stratégie gouvernementale visant à réduire les polluants atmosphériques et les émissions de GES afin de protéger l'environnement et la santé des Canadiennes et des Canadiens.

Description: The objective of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (the Regulations) is to reduce GHG emissions by establishing mandatory GHG emission standards for new vehicles of the 2011 and later model years that are aligned with U.S. standards. The alignment of vehicle emission standards across North America provides a level playing field that will lead North American manufacturers to produce more advanced vehicles, while enhancing their competitiveness in North American and export markets.

The Regulations require that vehicle manufacturers and importers meet fleet average GHG emission standards for their passenger automobiles and light trucks for the 2011 and later model years as well as vehicle-specific standards for emissions of methane and nitrous oxide. The Regulations also include provisions that establish compliance flexibilities designed to provide appropriate lead-time for technological improvements and a smooth transition to a more stringent regulatory program. These flexibilities include a system for generating, banking and trading emission credits that could be used to offset any emission deficits incurred, allowances for making GHG-reducing improvements to vehicle air conditioning systems and for innovative technologies to reduce GHG emissions. Flexibilities also include incentives for vehicles with dual-fuel capability and advanced technology vehicles and optional standards for companies selling smaller volumes of vehicles. Companies are required to submit annual reports, to maintain records relating to the GHG emission performance of their fleets and to establish compliance with the Regulations.

Cost-benefit statement: Over the lifetime operation of all 2011 to 2016 model year vehicles sold in Canada, the Regulations are estimated to result in a cumulative reduction of 92 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO_2e) in GHG emissions (or an average annual incremental reduction of 15.3 Mt CO_2e per model year). The present value of total benefits of the Regulations is estimated to be $13.4 billion. The benefits quantified include pre-tax fuel savings, reduced refuelling time, additional driving, reductions in criteria air contaminant (CAC) emissions and reductions in GHG emissions. The present value of total costs of the Regulations is estimated to be $4.2 billion. This includes technology costs, vehicle testing, compliance promotion, enforcement and administration and costs from added noise, increased road congestion and associated accidents. The present value of net benefits of the Regulations (i.e. total benefits of $13.4 billion minus total costs of $4.2 billion) is estimated to be $9.2 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of over 3:1.

Business and consumer impacts: The Regulations are anticipated to increase the cost of manufacturing passenger automobiles and light trucks. These costs are expected to be passed on directly to consumers purchasing these vehicles, and will add

Description : L'objectif du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (le Règlement) est de réduire les émissions de GES en établissant des normes d'émissions de GES obligatoires pour les véhicules neufs des années de modèles 2011 et ultérieures alignées sur les normes américaines. L'harmonisation des normes d'émissions pour les véhicules partout en Amérique du Nord assure la mise en place de règles du jeu équitables qui permettront aux constructeurs nord-américains de produire des véhicules plus avancés tout en augmentant leur compétitivité dans leurs marchés d'exportation.

Le Règlement exige des constructeurs et des importateurs que leurs automobiles à passagers et camions légers respectent les normes moyennes d'émissions de GES établies pour les parcs des années de modèle 2011 et ultérieures ainsi que des normes distinctes pour les émissions de méthane et d'oxyde. Le Règlement comporte aussi des dispositions qui établissent des mesures de souplesse en matière de conformité visant à offrir des délais d'exécution appropriés relativement aux améliorations technologiques et une transition harmonieuse vers un programme réglementaire plus rigoureux. Ces mesures de souplesse incluent : un système d'acquisition, d'accumulation et d'échange de points relatifs aux émissions qui pourrait servir pour compenser un déficit, des allocations pour la mise en place d'améliorations en matière de réduction de GES sur les systèmes de climatisation des véhicules et l'introduction de technologies novatrices visant à réduire les émissions de GES. Ces mesures de souplesse incluent par ailleurs des incitatifs relativement aux véhicules à double carburant, aux véhicules à technologies de pointe et aux entreprises qui vendent un plus faible volume de véhicules. On exige par ailleurs des entreprises qu'elles soumettent des rapports annuels et consignent des dossiers sur le rendement de leur parc automobile en matière de GES et qu'elles respectent la réglementation.

Énoncé des coûts et avantages : Au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2011 à 2016 vendus au Canada, le Règlement devrait entraîner une réduction cumulative de 92 mégatonnes (Mt) d'équivalent (éq CO_2) d'émissions de GES (ou une réduction différentielle annuelle moyenne de 15,3 Mt d'éq CO_2 par année de modèle). La valeur actuelle des avantages totaux du Règlement est estimée à 13,4 milliards de dollars. Les avantages quantifiés incluent les économies de carburant avant les taxes, une durée de ravitaillement réduite, l'augmentation de la conduite, des réductions des émissions provenant des principaux contaminants atmosphériques (PCA) et des réductions des émissions de GES. La valeur actuelle des coûts totaux associés au Règlement est estimée à 4,2 milliards de dollars. Ceci inclut les coûts technologiques, l'essai de véhicules, la promotion de la conformité, l'application et l'administration, d'une part, et l'augmentation du bruit et de la congestion et les accidents associés, d'autre part. La valeur actuelle des avantages nets associés au Règlement (c'est-à-dire avantages totaux de 13,4 milliards de dollars moins les coûts totaux de 4,2 milliards de dollars) est estimée à 9,2 milliards de dollars. Globalement, les avantages totaux excèdent les coûts totaux selon un ratio de plus de 3 pour 1.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Le Règlement devrait accroître le coût de fabrication des automobiles à passagers et des véhicules légers. Ces coûts devraient être assumés directement par les acheteurs; le prix d'achat

an additional $89 to the average purchase price of a 2011 model year vehicle, and an additional $1,195 to the average purchase price of a 2016 model year vehicle (less than 5% of the average purchase price). The benefits resulting directly from the Regulations include fuel savings of approximately 28 billion litres over the lifetime of the vehicles of 2011 to 2016 model years. It is estimated that the added costs to these vehicles will be more than offset by pre-tax fuel savings with a payback period averaging less than 1.5 years.

Domestic and international coordination and cooperation: Consultations were conducted with industry, provincial and territorial governments, other federal government departments and environmental non-governmental organizations (ENGOs). In addition, discussions with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) were also undertaken to better understand the development process of their rules and their cost-benefit analysis. These consultations have enabled the development of an aligned approach and standards.

Performance measurement and evaluation plan: The evaluation of the Regulations will be based on the measurement of a set of immediate outcomes, including

- the awareness of the regulated community of the regulatory requirements;
- the timely and accurate reporting of data; and
- the compliance with the fleet average emission standards and with standards for individual vehicle models.

The key indicators to monitor the performance of the Regulations with respect to these immediate outcomes will include

- percentage of known regulatees that are aware of the Regulations;
- percentage of known regulatees that are reporting on time and accurately;
- rate of compliance with standards for individual vehicle models;
- rate of compliance with fleet average emission standards; and
- fleet average emissions.

moyen d'un véhicule de l'année de modèle 2011 augmentera de 89 $ et celui d'un véhicule de l'année de modèle 2016, de 1 195 $ (moins de 5 % du prix d'achat moyen). Les avantages résultant directement du Règlement comprennent des économies de carburant d'environ 28 milliards de litres au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2011 à 2016. On estime que les coûts additionnels de ces véhicules seront largement compensés par des économies d'essence avant taxe, la période de récupération étant de moins d'un an et demi, en moyenne.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Des consultations ont été menées avec l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autres ministères du gouvernement fédéral et des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE). De plus, des discussions avec l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis ont eu lieu afin de mieux comprendre le processus d'élaboration de sa réglementation et de son analyse coûts-avantages. Ces consultations ont permis l'élaboration d'une approche et de normes alignées.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : L'évaluation du Règlement sera basée sur la mesure d'une série de résultats immédiats, notamment les suivants :

- la connaissance des exigences réglementaires par la collectivité réglementée;
- la présentation de rapports en temps et de façon adéquate;
- la conformité aux normes moyennes d'émissions de GES des parcs de véhicules et aux normes des véhicules individuels.

Les indicateurs clés qui permettront de surveiller l'efficacité du Règlement par rapport à ces résultats immédiats sont les suivants :

- le pourcentage d'entités réglementées connues qui connaissent le Règlement;
- le pourcentage d'entités réglementées connues qui font rapport à temps et de façon adéquate;
- le taux de conformité avec les normes pour les véhicules individuels;
- le taux de conformité avec les normes moyennes d'émissions des parcs automobiles;
- les moyennes d'émissions des parcs automobiles.

Issue

As a result of human activities, predominantly the combustion of fossil fuels, the atmospheric concentrations of greenhouse gases (GHGs) have increased substantially since the onset of the Industrial Revolution. In view of the historical emissions of GHGs from anthropogenic sources, and the quantity of emissions expected in the near future, GHGs, as significant air pollutants, are expected to remain a key contributor to climate change.

Across Canada we are witnessing the impacts of a changing climate first-hand, which is having a negative effect on the environment and the health of Canadians. For example, a warming climate has been linked to the melting of permafrost in the North

Question

En conséquence des activités humaines, principalement la combustion de combustibles fossiles, les concentrations atmosphériques de gaz à effet de serre (GES) ont augmenté considérablement depuis le début de la révolution industrielle. Étant donné les émissions historiques de GES provenant de sources anthropiques et la quantité d'émissions prévues dans un avenir rapproché, tout porte à croire que les GES, en tant qu'importants polluants atmosphériques, demeureront une des principales causes des changements climatiques.

On constate directement partout au Canada les impacts des changements climatiques, qui ont un effet négatif sur l'environnement et la santé des Canadiennes et des Canadiens. Par exemple, le réchauffement climatique a été associé à la fonte du pergélisol

that has destabilized the foundations of homes and schools. While the specific impacts vary by region, all of Canada's provinces and territories are experiencing the effects of a changing climate.[1]

In a warmer world, snow cover will be reduced, sea ice will continue to shrink, and it is very likely that heat waves and heavy precipitation events will continue to be more frequent. Increases in the amount of precipitation are very likely at high latitudes, while decreases are likely in most subtropical land regions, many of which are already arid.[2]

While Canada produces just 2% of global GHG emissions, its per capita emissions are among the highest in the world and continue to increase. In 2007, GHG emissions in Canada totalled 747 Mt CO_2e, an increase of 4.0% from 2006 levels and of 26% from the 1990 levels of 592 Mt.

Transportation is a significant source of GHG emissions in Canada, accounting for 27% of total emissions in 2008. Within the transportation sector, passenger cars and light-duty trucks account for nearly half of GHG emissions,[3] or approximately 12% of total emissions in Canada. Emissions in the transportation sector rose by about 53 Mt, or 36.4%, from 1990 to 2008. Of particular note in this sector is a 24.1-Mt increase (more than 116%) in the emissions from light-duty gasoline trucks, reflecting the growth in sales of sport utility vehicles.[4] Accordingly, taking action to reduce emissions from new cars and light-duty trucks is an essential element of the Government of Canada's strategy to reduce air pollutant emissions and GHG emissions to protect the environment and the health of Canadians.

Carbon dioxide (CO_2) is the predominant GHG emitted by motor vehicles and is directly related to the amount of fuel that is consumed by vehicles. Vehicles also emit other GHGs, including tailpipe emissions of methane (CH_4) and nitrous oxide (N_2O), and hydrofluorocarbons (HFCs), through the leakage of air conditioning system refrigerant.

Objectives

The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing mandatory emission standards for new vehicles of the 2011 and later model years that are aligned with the national standards of the United States. The Regulations are established under the authority of Part 7, Division 5, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[5] (CEPA 1999).

The implementation of a comprehensive set of national standards for regulating GHG emissions from new vehicles reflecting a common North American approach requires significant environmental improvements to new vehicles, provides regulatory certainty, and sets a level playing field in the automotive sector. The Regulations require manufacturers selling vehicles in Canada

[1] Canada's Action on Climate Change, http://climatechange.gc.ca/default.asp?lang=En&n=036D9756-1.
[2] Ibid.
[3] Greenhouse Gas Inventory, 2008, www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=0590640B-1.
[4] Ibid.
[5] www.ec.gc.ca/CEPARegistry/the_act/.

dans le Nord, ce qui a déstabilisé les fondations de maisons et d'écoles. Bien que les impacts spécifiques varient selon la région, l'ensemble des provinces et des territoires canadiens subissent les effets des changements climatiques[1].

Dans un monde plus chaud, la couche de neige sera réduite, la glace marine continuera de rétrécir, et il est très probable que les vagues de chaleur et les épisodes de précipitations abondantes seront de plus en plus fréquents. Il est fort probable que les précipitations se feront plus abondantes dans les régions de haute latitude et moins abondantes dans la majorité des régions subtropicales, dont bon nombre sont déjà arides[2].

Bien que le Canada produise seulement 2 % des émissions mondiales de GES, ses émissions par habitant demeurent parmi les plus élevées du monde et ne cessent d'augmenter. En 2007, les émissions totales de GES au Canada étaient de 747 Mt éq CO_2, une augmentation de 4,0 % par rapport aux taux de 2006 et de 26 % par rapport aux taux de 1990 (592 Mt).

Le transport est une importante source d'émissions de GES au Canada, représentant 27 % des émissions totales en 2008. Dans ce secteur, les automobiles à passagers et les camions légers représentent près de la moitié des émissions de GES[3], soit environ 12 % des émissions totales au Canada. Les émissions dans le secteur des transports ont augmenté d'environ 53 Mt, soit 36.4 %, de 1990 à 2008. Fait à savoir, les émissions des camions légers à essence ont augmenté de 24,1 Mt (plus de 116 %), reflétant la croissance des ventes de véhicules utilitaires sport[4]. C'est pourquoi prendre des mesures afin de réduire les émissions provenant des automobiles et des camions légers neufs est un élément essentiel de la stratégie du gouvernement du Canada visant à réduire les émissions de contaminants atmosphériques et de GES, de manière à protéger l'environnement et la santé des Canadiennes et des Canadiens.

Le dioxyde de carbone (CO_2) est le principal GES produit par les véhicules à moteur et il a une relation directe avec la quantité de carburant consommée par les véhicules. Les véhicules produisent aussi d'autres GES, notamment des émissions d'échappement de méthane (CH_4) et d'oxyde d'azote (N_2O) et aussi d'hydrofluorocarbones (HFC) de par les fuites de frigorigène du système de climatisation.

Objectifs

L'objectif du Règlement est de réduire les émissions de GES provenant des automobiles à passagers et des camions légers en établissant des normes d'émissions obligatoires pour les véhicules neufs des années de modèle 2011 et ultérieures, alignées sur les normes nationales des États-Unis. Le Règlement est établi en vertu de la section 5 de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[5] [LCPE (1999)].

La mise en œuvre d'une série complète de normes nationales visant à réglementer les émissions de GES provenant des véhicules neufs reflétant une approche commune nord-américaine nécessite des améliorations environnementales importantes aux véhicules neufs, donne une certitude réglementaire et établit des règles de jeu équitables dans le secteur automobile. Le Règlement

[1] L'action du Canada sur les changements climatiques, http://climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=036D9756-1.
[2] *Idem.*
[3] Inventaire canadien des gaz à effet de serre, 2008, www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=0590640B-1.
[4] *Idem.*
[5] www.ec.gc.ca/registrelcpe/the_act/default.cfm.

to deploy emission reduction technologies which will benefit the environment, human health and Canadian consumers. The Regulations are designed to achieve these objectives while minimizing the regulatory compliance burden of Canadian industry.

oblige les constructeurs qui vendent des véhicules au Canada à mettre en place des technologies de réduction des émissions qui seront bénéfiques pour l'environnement, la santé humaine et les consommateurs canadiens. La formulation du Règlement permet l'atteinte de ces objectifs tout en minimisant le fardeau de la conformité réglementaire de l'industrie canadienne.

Description

The Regulations

The Regulations introduce progressively more stringent GHG emission standards for passenger automobiles and light trucks that align with the national fuel economy standards of the United States Department of Transportation (DOT) for 2011 model year vehicles. In addition, they align with the national GHG emission standards of the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA), under the *Clean Air Act*, for the 2012 and later model years. The Regulations apply to companies that manufacture and import new passenger automobiles and light trucks for sale in Canada.

Corresponding fuel economy and GHG Regulations of the United States

On March 27, 2009, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) of the U.S. DOT released a final rule establishing fuel economy standards for passenger cars and light trucks of the 2011 model year. The final rule for model year 2011 was to be the first in a series of increasingly stringent regulations to ensure an industry-wide average fuel efficiency standard of 35 miles per gallon for passenger cars and light-duty trucks by 2020 — the goal established by the U.S. Congress in the *Energy Independence and Security Act of 2007*.

On September 15, 2009, the NHTSA and the U.S. EPA jointly announced a set of complementary new proposed regulations for passenger automobiles and light trucks of the 2012 to 2016 model years. Following a public consultation period, the NHTSA and the U.S. EPA announced a final rule on April 1, 2010, which was subsequently published in the Federal Register on May 7, 2010. In this joint rulemaking, the NHTSA is implementing tighter fuel economy standards through amended Corporate Average Fuel Economy (CAFE) standards under the *Energy Policy and Conservation Act* (EPCA), with fuel economy standards defined in terms of miles per gallon (mpg). The U.S. EPA regulations implement GHG emission standards under the *Clean Air Act*, with standards defined in terms of grams of CO_2e per mile (g CO_2e/mi). The U.S. EPA's national GHG emission standards require a GHG emission performance of 250 g CO_2e/mi, which is equivalent to an average fuel economy of 35.5 miles per gallon, by 2016, four years ahead of the schedule established by the U.S. Congress in 2007.

While the U.S. EPA standards for CO_2 tailpipe emissions are coordinated with the fuel economy rules, the U.S. EPA's standards also address other GHG emissions, including exhaust emissions of N_2O and CH_4, as well as the release of HFCs from air

Description

Règlement

Le Règlement introduit des normes d'émissions canadiennes de plus en plus rigoureuses en matière de GES pour ce qui est des automobiles à passagers et des camions légers; ces normes sont alignées sur les normes d'économie de carburant nationales du United States Department of Transportation (DOT des États-Unis) pour les véhicules de l'année de modèle 2011. Elles sont par ailleurs alignées sur les normes d'émissions de GES nationales de la United States Environmental Protection Agency (EPA des États-Unis) en vertu de la *Clean Air Act* (loi sur la qualité de l'air) pour les véhicules des années de modèle 2012 et ultérieures. Le Règlement s'applique aux entreprises qui fabriquent et importent des automobiles à passagers et des camions légers neufs destinés à la vente au Canada.

Règlements des États-Unis correspondants en matière d'économie de carburant et de GES

Le 27 mars 2009, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) du DOT des États-Unis a publié le règlement final établissant les normes d'économie de carburant pour les automobiles à passagers et les camions légers de l'année de modèle 2011. Le règlement pour l'année de modèle 2011 était le premier d'une série de règlements de plus en plus rigoureux visant à assurer dans l'industrie même un rendement moyen de la consommation de carburant de 35 milles au gallon pour les automobiles à passagers et les camions légers d'ici 2020 — l'objectif établi par le Congrès en vertu de l'*Energy Independence and Security Act of 2007*.

Le 15 septembre 2009, la NHTSA et l'EPA des États-Unis ont conjointement annoncé une série de nouveaux règlements proposés complémentaires relativement aux automobiles à passagers et aux camions légers des années de modèle 2012 à 2016. Après une période de consultation publique, la NHTSA et l'EPA des États-Unis ont annoncé un règlement final le 1er avril 2010, qui a ensuite été publié dans le Federal Register, le 7 mai 2010. Dans cette réglementation conjointe, la NHTSA met en œuvre des normes d'économie de carburant plus rigoureuses par l'entremise des normes de Corporate Average Fuel Economy (CAFE) modifiées, établies en vertu de l'*Energy Policy and Conservation Act* (EPCA), selon des normes d'économie de carburant définies en milles au gallon (mpg). Les règlements de l'EPA des États-Unis mettent en œuvre les normes d'émissions de GES en vertu de la *Clean Air Act* (CAA) selon des normes définies en grammes d'éq CO_2 par mille (g éq CO_2/mi). Les normes d'émissions de GES nationales de l'EPA des États-Unis exige un rendement d'émissions de GES de 250 g éq CO_2/mi, l'équivalent d'une économie moyenne de carburant de 35,5 milles au gallon, d'ici 2016, une avance de quatre ans sur l'échéancier établi par le Congrès en 2007.

Bien que les normes de l'EPA des États-Unis pour les émissions d'échappement de CO_2 soient coordonnées avec les règlements sur l'économie de carburant, les normes de l'EPA des États-Unis régissent aussi d'autres émissions de GES, notamment

conditioning systems. Under the U.S. regulations, each vehicle manufacturer is required to comply with unique fleet average standards for emissions and CAFE standards, depending on the number and footprint of vehicle models it sells. The intent of the U.S. rules is to provide a consistent and coordinated approach to the regulation of light-duty vehicle GHG emissions and fuel economy.

The U.S. National Program provides for a system of emission credits and deficits to allow companies increased flexibility in meeting the annual fleet average emission standards. Manufacturers are also able to generate additional credits by improving the environmental performance of air-conditioning systems, producing dual-fuel and alternative fuel vehicles, incorporating advanced GHG-reduction technologies in their vehicle base and installing technologies that achieve GHG reductions that are not accounted for in standard test procedures.

In May 2009, the state of California announced its support for the proposed U.S. National Program by committing to revise its stringent GHG emission regulations for the 2012 to 2016 model years such that compliance with the U.S. EPA's proposed national GHG emission standards would be deemed as meeting California's regulations. The commitment was based on the understanding that the final national GHG standards would be substantially of the same stringency as those that were announced as part of the National Plan. On February 25, 2010, the California Air Resources Board approved amendments to California's regulations to meet this commitment. These amendments were approved by the Office of Administrative Law on April 1, 2010, and became effective on the same day. Effectively, this will result in there being one regulatory GHG emissions standard applicable in the United States to new vehicles for model years 2012 to 2016.

Key elements of the Regulations

In order to ensure a common North American approach to regulating GHG emissions from new vehicles, Environment Canada (EC) has developed the Regulations by seeking to adopt the same emission standards and test procedures as the United States and to provide Canadian companies with equivalent compliance flexibilities to meet the stringent standards. The Regulations come into force on the day on which they are registered. The following sections summarize the key elements of the Regulations.

(*a*) General application

The Regulations establish stringent fleet[6] average GHG emission standards for new vehicles that companies either manufacture in Canada, or import into Canada for the purpose of sale beginning with the 2011 model year. The standards are aligned with the final U.S. national fuel economy standards for the 2011 model year and the U.S. national GHG emission standards for the 2012 and later model years.

[6] For the purpose of the Regulations, "fleet" is defined as all passenger automobiles or light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purposes of sale of those vehicles to the first retail purchaser.

les émissions d'échappement de N_2O et de CH_4, ainsi que le rejet de HFC par les systèmes de climatisation. En vertu des règlements des États-Unis, chaque constructeur automobile doit se conformer à des normes moyennes d'émissions uniques pour les parcs automobiles en matière de GES et de CAFE, selon le nombre et l'empreinte des véhicules qu'il vend. Les règlements des États-Unis ont pour but de fournir une approche uniforme et coordonnée par rapport à la réglementation relative aux GES et à l'économie de carburant des véhicules légers.

Le programme national des États-Unis offre un système de points et de déficits relatifs aux émissions qui donnent aux entreprises plus de flexibilité quant au respect des normes moyennes d'émissions annuelle pour les parcs automobiles. Les constructeurs peuvent aussi acquérir des points supplémentaires en améliorant la performance environnementale de leurs systèmes de climatisation, en fabriquant des véhicules à double carburant ou à carburants de remplacement, en incorporant des technologies de réduction de GES avancées dans leur base de véhicules et en installant des technologies qui favorisent les réductions de GES dont on ne tient pas compte dans les méthodes d'essai.

En mai 2009, l'État de la Californie a annoncé son soutien au programme national des États-Unis proposé en s'engageant à revoir ses règlements d'émissions de GES déjà rigoureux pour les années de modèle 2012 à 2016, de façon à ce que la conformité aux normes d'émissions nationales de GES proposées par l'EPA des États-Unis soit considérée comme étant alignée sur les règlements de la Californie. Cet engagement était fondé sur la compréhension que les normes nationales de GES finales seraient dans l'ensemble aussi rigoureuses que celles annoncées dans le cadre du programme national. Le 25 février 2010, la California Air Resources Board a approuvé les modifications apportées aux règlements de la Californie pour respecter l'engagement pris. Ces modifications ont été approuvées par la Office of Administrative Law le 1er avril 2010 et sont entrées en vigueur le même jour. Cette initiative se traduira efficacement par une norme réglementaire aux États-Unis des émissions de GES pour les véhicules neufs des années de modèle 2012 à 2016.

Éléments clés du Règlement

Afin d'assurer une approche réglementaire commune nord-américaine relativement aux émissions de GES provenant des véhicules neufs, Environnement Canada (EC) a élaboré le Règlement en s'efforçant d'adopter les mêmes normes d'émissions et méthodes d'essai que les États-Unis et de fournir aux entreprises canadiennes des mesures de souplesse équivalentes en matière de conformité pour les aider à respecter les normes rigoureuses. Le Règlement entre en vigueur le jour de son enregistrement. Les sections suivantes résument les éléments clés du Règlement.

a) Application générale

Le Règlement établit des normes rigoureuses d'émissions moyennes de GES pour les parcs d'automobiles[6] neufs fabriqués au Canada ou importés au Canada aux fins de vente à compter de l'année de modèle 2011. Les normes sont alignées sur les normes d'économie de carburant américaines pour l'année de modèle 2011 et les normes d'émissions de GES américaines pour les années de modèle 2012 et ultérieures.

[6] Aux fins du Règlement, « parc automobile » réfère à l'ensemble des automobiles à passagers ou des camions légers d'une année modèle donnée qui sont construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager.

The Regulations do not apply to "used vehicles" imported into Canada, new vehicles being exported from Canada, or vehicles imported on a temporary basis for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation and testing.

(*b*) Fleet average GHG emission standards for the 2011 model year

The Regulations establish fleet average GHG emission standards for the 2011 model year, expressed in grams of CO_2-equivalent per mile. Each company is required to comply with unique fleet average GHG emission standards for its fleets of passenger automobiles and light trucks, aligned with applicable U.S. fuel economy standards for the 2011 model year. Each company's fleet average GHG standards are determined based on the size and the number of vehicles in the company's 2011 model year fleets. The size of vehicles is defined based on the "vehicle footprint" attribute, namely the distance between the tires multiplied by the distance between the axles. Footprint-based standards generally assign higher fuel economy targets and lower CO_2 emissions targets to smaller vehicles compared to larger vehicles.

Each company must determine the applicable fleet average GHG emission standards for the 2011 model year by first calculating the fuel economy level that would apply based on the U.S. regulatory procedures (i.e. in miles per gallon) using the number of vehicles in its Canadian fleet. The calculated fuel economy level must then be converted to the equivalent gCO_2/mi standard, using a specified conversion factor. Companies will use the same fuel economy "footprint curves" as those specified in the United States for the 2011 model year for passenger automobiles and light trucks. The "footprint curves" establish different fuel economy targets for each category of vehicle based on the footprint of the vehicle. Each company's fleet average GHG emission standard effectively consists of a sales-weighted[7] average of the individual targets of all vehicles in its fleet in a given model year.

Vehicles of the 2011 model year that are manufactured prior to the coming into force of the Regulations are not included in the company's fleet, unless the company elects to include all of its vehicles manufactured in the 2011 model year in its fleet.

(*c*) Fleet average GHG emission standards for 2012 and later model years

For the 2012 and subsequent model years, the Regulations establish a comprehensive regulatory program for reducing GHG emissions aligned with the GHG-based regulatory program that has been finalized by the U.S. EPA.

Companies are required to meet a fleet average GHG emission standard for each of their fleet of passenger automobiles and light trucks, expressed in grams of CO_2-equivalent per mile, based on

[7] In the Regulations, the fleet average GHG emission standard is not based on actual vehicles sales, but on those vehicles manufactured in Canada and imported into Canada for sale to the first retail purchaser. When a sales-weighted average is referred to in this RIAS, it means a weighted average of vehicles manufactured and imported into Canada for sale to the first retail purchaser.

Le Règlement ne s'applique pas aux « véhicules usagés » importés au Canada, aux véhicules neufs exportés du Canada ou aux véhicules importés sur une base temporaire à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

b) Normes moyennes d'émissions de GES pour un parc de l'année de modèle 2011

Le Règlement établit des normes moyennes d'émissions de GES pour un parc automobile de l'année de modèle 2011, exprimées en grammes d'éq CO_2 par mille. Chaque entreprise doit se conformer à des normes moyennes d'émissions de GES uniques pour ce qui est de son parc d'automobiles à passagers et de camions légers, alignées sur les normes d'économie de carburant américaines applicables pour l'année de modèle 2011. Les normes moyennes d'émissions de GES des parcs de chaque entreprise sont déterminées en fonction du nombre et de l'envergure des véhicules compris dans ses parcs de l'année de modèle 2011. L'envergure des véhicules est définie en fonction de l'attribut « empreinte du véhicule », notamment la distance entre les pneus multipliée par la distance entre les essieux. Les normes relatives à l'empreinte prévoient généralement, pour les petits véhicules, des objectifs d'économie de carburant plus élevés et des objectifs d'émissions de CO_2 moins élevés que ceux des gros véhicules.

Chaque entreprise doit déterminer les normes moyennes d'émissions de GES pour son parc automobile applicables pour l'année de modèle 2011 en calculant d'abord le niveau d'économie de carburant qui s'appliquerait selon les procédures réglementaires américaines (c'est-à-dire tant de milles au gallon) en utilisant le nombre de véhicules de son parc canadien. Le niveau d'économie de carburant calculé doit ensuite être converti à la norme de g éq CO_2/mille à l'aide d'un facteur de conversion donné. Les entreprises utiliseront les mêmes « courbes d'empreintes » d'économie de carburant que celles spécifiées pour les États-Unis pour les automobiles à passagers et les camions légers pour l'année de modèle 2011. Les « courbes d'empreintes » établissent différentes cibles d'économie de carburant pour chaque catégorie de véhicule en fonction de l'empreinte du véhicule. La norme moyenne d'émissions de GES pour le parc de chaque entreprise se définira par une moyenne pondérée en fonction des objectifs de ventes[7] individuels de tous les véhicules de son parc pour une année de modèle donnée.

Les véhicules de l'année de modèle 2011 qui sont fabriqués avant la date d'entrée en vigueur du Règlement ne sont pas inclus dans le parc de l'entreprise à moins que l'entreprise choisisse d'inclure dans son parc tous ses véhicules de l'année de modèle 2011.

c) Normes moyennes d'émissions de GES d'un parc des années de modèle 2012 et ultérieures

Pour les années de modèle 2012 et ultérieures, le Règlement établit un programme réglementaire complet visant à réduire les émissions de GES, aligné sur le programme de GES de l'EPA des États-Unis.

Les entreprises doivent respecter la norme moyenne d'émissions de GES pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers, et de camions légers, exprimée en grammes d'éq CO_2 par

[7] Dans le Règlement, la norme moyenne d'émissions de GES d'un parc n'est pas basée sur les ventes de véhicules comme telles, mais bien sur les véhicules importés ou fabriqués au Canada qui sont destinés à la vente au premier usager. Lorsque le RÉIR réfère à une moyenne pondérée en fonction des ventes, cela veut dire une moyenne pondérée des véhicules importés ou fabriqués au Canada qui sont destinés à la vente au premier usager.

their fleet composition for each model year, aligned with applicable GHG emission standards in the United States.

Similar to the approach for the 2011 model year, a company must calculate its fleet average GHG emission standard for the 2012 and later model years based on the size (i.e. footprint) of its vehicles and the number of vehicles in the company's fleet for each model year. However, the "footprint curves" represent CO_2 emissions target values based on the footprint of the vehicle. These curves are the same as those that apply under the U.S. EPA's regulatory standards for model years 2012–2016, which become increasingly stringent with each model year over that time period. It is important to note that the Regulations continue to require compliance with fleet average GHG emission standards for the 2017 and later model years, based on the same level of stringency as for the 2016 model year (i.e. same footprint curves).

A company's fleet average GHG emission standard effectively consists of a sales-weighted average of the individual CO_2 emission targets of all vehicles in its fleet in a given model year.

(*d*) Calculation of actual fleet average GHG emission values

A company's fleet average CO_2-equivalent emission value for its passenger automobile and light truck fleets consists of the fleet average carbon-related exhaust emission value, minus any allowances for air-conditioning improvements, including refrigerant leakage reduction and system efficiency improvements and other innovative technologies whose GHG-reducing impacts are not captured during conventional city/highway emission testing.

The fleet average carbon-related exhaust emission value is the actual average performance of a company in a given model year, for its passenger automobile and light truck fleets, expressed in grams of CO_2 equivalent per mile. The fleet average carbon-related exhaust emission value takes into account emissions of two carbon-related combustion products in addition to CO_2, namely, CO (carbon monoxide) and HC (hydrocarbons). This ensures that carbon-containing exhaust emissions that ultimately contribute to the formation of CO_2 are also recognized. The sales-weighted average is calculated based on actual CO_2, HC and CO emission test results for each model type over the conventional U.S. city and highway emission test procedures (i.e. weighted based on a 55% city and 45% highway driving distribution and the number of vehicles manufactured or imported for each model type).

In establishing compliance with the fleet average GHG emission standards, the measured carbon-related exhaust emissions from a test vehicle of a given model type and model year should not exceed the carbon-related exhaust emission value for that model type used by a company in the calculation of its fleet average CO_2e emission value and reported by the company in its end of year report submitted to the Minister for that model year. For

mille, selon la composition de son parc pour chaque année de modèle, en fonction des normes de GES américaines applicables.

En utilisant une approche semblable à celle utilisée pour l'année de modèle 2011, une entreprise doit calculer la norme moyenne d'émissions de GES applicable pour son parc pour les années de modèle 2012 et ultérieures en fonction de l'envergure (c'est-à-dire l'empreinte) de ses véhicules et du nombre de véhicules de son parc pour chaque année de modèle. Cependant, les « courbes d'empreinte » représentent les valeurs cibles d'émissions de CO_2 fondées sur l'empreinte du véhicule. Ces courbes sont les mêmes que celles qui s'appliquent en vertu des normes réglementaires de l'EPA des États-Unis pour les années de modèle 2012 à 2016, qui deviennent de plus en plus rigoureuses pour chaque modèle au fil des années de cette période. Mentionnons que le Règlement continue d'exiger la conformité à la norme moyenne d'émissions de GES pour un parc pour les années de modèle 2017 et ultérieures, selon le même niveau de rigueur que l'année de modèle 2016 (c'est-à-dire les mêmes courbes d'empreinte).

La norme moyenne d'émissions de GES pour un parc d'une entreprise se définit par une moyenne pondérée des objectifs individuels d'émissions de CO_2 de tous les véhicules de son parc pour une année de modèle donnée.

d) Calcul de la valeur moyenne actuelle des émissions de GES pour un parc

La valeur moyenne d'émissions d'équivalent de CO_2 pour les parcs d'automobiles à passagers et de camions légers d'une entreprise se définit par la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de son parc moins les allocations pour les améliorations apportées au système de climatisation, y compris la réduction des fuites de frigorigènes et l'augmentation de l'efficacité du système ainsi que d'autres technologies novatrices dont les réductions en matière de GES ne sont pas prises en compte lors des essais conventionnels en ville et sur autoroute.

La valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour un parc est le rendement moyen réel d'une entreprise au cours d'une année de modèle donnée pour ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers, exprimée en grammes d'éq CO_2/mille. Outre le CO_2, la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour un parc tient compte des émissions de deux produits de combustion associés — le CO (monoxyde de carbone) et les HC (hydrocarbures) — afin de s'assurer que les émissions d'échappement à base de carbone qui contribuent à la production de CO_2 sont aussi pris en compte. La moyenne pondérée en fonction des ventes est calculée d'après les résultats réels de tests d'émissions de CO_2, de HC et de CO pour chaque type de modèle obtenus à l'aide des méthodes d'essai conventionnelles mises en place aux États-Unis, en ville et sur route (en somme, la pondération est basée sur des distances parcourues à 55 % en ville et 45 % sur autoroute ainsi que sur le nombre de véhicules fabriqués ou importés pour chaque type de modèle).

Afin d'établir la conformité avec les normes moyennes d'émissions de GES pour un parc, les émissions de gaz d'échappement liées au carbone provenant d'un véhicule d'essai (d'un type de modèle et d'une année de modèle donné) ne devrait pas surpasser la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone du type de modèle. Cette valeur est celle utilisée par l'entreprise dans les calculs de la moyenne des émissions d'éq CO_2 pour le parc et

the purposes of the application of section 157 of CEPA 1999, the applicable standard is the carbon-related exhaust emission value used in the calculation of the company's fleet emissions multiplied by 1.1.

The above allowances are calculated in the same manner as corresponding "credits" under the U.S. rules; however, in the U.S. such "credits" are calculated separately from a company's fleet average emissions.

(*e*) Emission credit system

The Regulations include a system of emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides the regulated industry with compliance flexibility.

A company must calculate[8] emission credits and deficits in units of megagrams (Mg) of CO_2e for each of its passenger automobile and light truck fleets of a given model year. Using the provided mathematical formula, if the result of the calculation is positive, the company will generate credits for that model year. If the result of the calculation is negative, the company will incur a deficit. Effectively, credits are obtained by companies whose fleet emission levels fall below the company's fleet average GHG emission standard, while deficits are incurred by companies whose fleet emissions exceed the applicable standard.

The Regulations allow a company to transfer credits between its own passenger automobile and light truck fleets to offset a deficit. Credits may alternatively be applied by a company to offset a past deficit for up to three model years prior to the year in which the credits were earned, or may be banked to offset a future deficit for up to five model years after the year in which the credits were obtained (i.e. credits have a five-year lifespan). Credits may also be transferred to another company without limits. Credits that are banked will retain their full value through the five subsequent model years after the model year in which they were obtained, regardless of whether or not they are transferred to another company. Emission deficits incurred in a given model year will have to be offset with an equivalent number of emission credits within the subsequent three model years.

When a company obtains credits, it must first use these credits to offset any existing deficit incurred by the company. Any remaining credits may then be used to offset a future deficit or may be transferred to another company.

(*f*) Credits for early action

Companies are able to generate credits if their company's fleet emissions for the 2008–2010 model years are better than the emission levels specified in the Regulations. A company may choose one of two means to calculate early actions credits, using emission levels and vehicle classes that effectively

1. correspond to the U.S. CAFE standards that were in place for the 2008–2010 model years; or

[8] The equation is provided in the Regulatory text.

rapportée par l'entreprise dans ses rapports de fin d'année transmis au ministre pour cette année de modèle. Pour l'application de l'article 157 de la LCPE (1999), la norme applicable est la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone utilisée dans les calculs des émissions du parc de l'entreprise, multipliée par 1,1.

Les allocations ci-dessus sont calculées de la même façon que les points correspondants en vertu des règlements américains; cependant, conformément à ceux-ci, ces points seront calculés séparément de la valeur moyenne des émissions de CO_2 du parc d'une entreprise.

e) Système de points relatifs aux émissions

Le Règlement comprend un système de points relatifs aux émissions pour favoriser l'atteinte d'objectifs environnementaux globaux de façon à offrir à l'industrie réglementée un maximum de flexibilité sur le plan de la conformité.

Une entreprise doit calculer[8] ses points et ses déficits relatifs aux émissions exprimés en unités de mégagrammes (Mg) d'éq CO_2 pour chacun de ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers pour une année de modèle donnée. En se servant de la formule mathématique fournie, si le résultat du calcul était positif, l'entreprise obtiendra des points pour l'année en question. Si le résultat était négatif, elle subira plutôt un déficit. Les points sont accordés aux entreprises dont le taux d'émissions de parc est en deçà de leur norme moyenne d'émissions de GES respective, tandis que celles dont le taux excède leur norme subissent un déficit.

En vertu du Règlement, une entreprise peut transférer ses points entre ses parcs d'automobiles à passagers et de camions légers afin de combler un déficit. Par ailleurs, une entreprise peut décider d'utiliser ses points pour compenser un déficit rétroactif jusqu'à trois années de modèle précédent l'année au cours de laquelle les points ont été accumulés, ou elle peut décider de les accumuler afin de compenser un déficit futur pouvant survenir jusqu'à cinq années de modèle suivant l'année au cours de laquelle les points ont été acquis (les points ont donc une durée de vie de cinq ans). Les points peuvent aussi être transférés à une autre entreprise sans aucune limite. Les points accumulés conserveront leur pleine valeur tout au long des cinq années de modèle suivant l'année de modèle au cours de laquelle ils ont été acquis, peu importe s'ils sont transférés ou non à une autre entreprise. Les déficits d'émissions subis dans une année de modèle donnée devront être compensés par un nombre équivalent de points relatifs aux émissions dans les trois années de modèle subséquentes.

Lorsqu'une entreprise fait l'acquisition de points, elle doit d'abord les utiliser pour compenser tout déficit existant. Les points qui restent peuvent ensuite être utilisés pour compenser un futur déficit ou être transférés à une autre entreprise.

f) Points d'action précoce

Les entreprises peuvent acquérir des points si leurs émissions moyennes pour les années de modèle 2008 à 2010 sont inférieures aux limites d'émissions stipulées par le Règlement. Une entreprise pourra choisir un ou l'autre des moyens suivants pour calculer les points d'action précoce, à l'aide de niveaux d'émissions et de catégories de véhicules qui :

1. correspondent aux normes américaines CAFE qui étaient en place pour les années de modèle 2008 à 2010;

[8] L'équation est fournie dans le texte du Règlement.

2. correspond to California's GHG emission regulations for 2009–2010 (i.e. California's standard for 2009 would also serve as the threshold emission level for 2008).

If a company opts to take part in the optional early credit program, all three model years (2008–2010) are required to be included. Any deficits accrued in 2008–2010 are required to be offset by any credits acquired in those same model years before calculating any credits that may be carried forward into the 2011 model year. Credits obtained over the 2008–2010 period can be used to comply with the 2011 model year fleet average GHG emission standards. Credits obtained over the 2009–2011 period can be used to comply with the fleet average GHG emission standards for the 2012 and later model years, subject to such credits being adjusted with the assumption that all dual-fuel vehicles operated only on gasoline or natural gas. Early action credits earned by a company for the 2009 model year cannot be transferred between companies, if the company chooses to generate them using thresholds that correspond to California's GHG emission regulations for that model year.

This provision recognizes early action and good performance during the preceding years and allows for the option of banking credits to help a company comply with its applicable fleet average emission standards beginning with the 2011 model year.

(*g*) Purchase of credits for the 2011 model year

For the 2011 model year only, a company may offset an emission deficit incurred with an equivalent number of credits obtained by payment to the Receiver General of Canada at a rate of $20 per Mg of CO_2e emissions. This rate is not intended to be reflective of the value of GHG emissions, but rather to provide compliance flexibility comparable to the payment of a fine under the U.S. CAFE program. Because the conversion from miles per gallon to grams per mile leads to a non-linear relationship, it is impractical to specify a rate for the purchase of credits to offset an emission deficit that would always match the corresponding fine that would be paid under the CAFE program. In general, a rate of $20 per Mg of CO_2e emissions provides a reasonably comparable approach to the U.S. CAFE fine without resulting in a higher payment than would apply under the CAFE program.

(*h*) Other compliance flexibilities

The Regulations include the option for companies whose 2009 model year fleets consisted of a combined total of less than 60 000 passenger automobiles and light trucks to subject a limited portion of their fleets to a temporary, less stringent fleet average standard during the 2012 through 2015 model years. Companies meeting the above criterion are permitted to create temporary optional fleets in each model year that are subject to a less stringent standard corresponding to 125% of the fleet average standards that would otherwise apply. The combined total number of passenger automobiles and light trucks for the 2012 to 2015 model years that a company can include in the temporary optional fleets is limited to a maximum of 15 000. If a company opts to meet the temporary optional fleet GHG standard, it will be subject to restrictions on the generation and usage of emission credits.

2. correspondent aux règlements californiens sur les émissions de GES pour 2009-2010 (la norme californienne pour 2009 servirait aussi de niveau limite d'émissions pour 2008).

Si une entreprise décide de participer au programme de points d'action précoce, les trois années de modèle (2008 à 2010) doivent être incluses. Tous les déficits subis au cours de cette période doivent être compensés par les points acquis au cours de ces mêmes années de modèle avant de calculer les points pouvant être reportés dans l'année de modèle 2011. Les points acquis au cours des années de modèle 2008 à 2010 peuvent être utilisés pour se conformer aux normes moyennes d'émissions de GES pour un parc pour l'année de modèle 2011. Les points acquis au cours des années de modèle 2009 à 2011 peuvent être utilisés pour se conformer aux normes sur la moyenne d'émissions de GES pour un parc pour les années de modèle 2012 et subséquentes, pour en autant que ces points soient ajustés selon l'hypothèse que tous les véhicules à double carburant n'ont fonctionné qu'à l'essence ou au gaz naturel. Les points d'action précoce obtenus par une entreprise au cours de l'année de modèle 2009 ne peuvent pas être transférés à une autre entreprise si l'entreprise a choisi de les obtenir par rapport aux niveaux d'émissions qui correspondent aux règlements californiens.

Cette disposition tient compte de l'action précoce et du bon rendement durant les années antérieures et donne à une entreprise l'option d'accumuler des points pour se conformer aux normes moyennes d'émissions de parc applicables à compter de l'année de modèle 2011.

g) Achat de points pour l'année de modèle 2011

Pour l'année de modèle 2011 seulement, une entreprise peut compenser un déficit d'émission subi par un nombre équivalent de points obtenus par le paiement d'une somme au receveur général du Canada à un tarif de 20 $ par Mg d'émissions d'éq CO_2. Ce taux ne vise pas à refléter la valeur des émissions de GES, mais plutôt à fournir une souplesse de conformité comparable au paiement d'une amende en vertu du programme américain CAFE. Étant donné que la conversion de milles au gallon à grammes par mille constitue une relation non linéaire, il n'est pas pratique de préciser un taux pour l'achat de points pour compenser un déficit d'émissions qui refléterait toujours l'amende correspondante payée en vertu du programme CAFE. En général, un tarif de 20 $ par Mg d'émissions d'éq CO_2 est une approche raisonnablement comparable à l'amende américaine exigée en vertu du programme CAFE sans que le paiement ne soit plus élevé.

h) Autres mesures de souplesse en matière de conformité

Le Règlement prévoit l'option pour les entreprises dont les parcs de l'année de modèle 2009 comprenaient un total combiné de moins de 60 000 automobiles à passagers et camions légers de soumettre une portion limitée de leurs parcs à une norme moyenne d'émissions pour un parc optionnel provisoire moins rigoureuse au cours des années de modèle 2012 à 2015. Selon cette option, les entreprises respectant le critère ci-dessus sont autorisées à créer des parcs provisoires pour chaque année de modèle, qui sont soumis à une norme moins rigoureuse correspondant à 125 % des normes moyennes d'émissions pour un parc autrement applicables. Le nombre total combiné d'automobiles à passagers et de camions légers pour les années de modèle 2012 à 2015 qu'une entreprise peut inclure dans ses parcs provisoires est limité à 15 000. Si une entreprise décide de se conformer à la norme pour un parc optionnel provisoire, elle sera assujettie à des restrictions relativement à l'acquisition et à l'utilisation des points relatifs aux émissions.

The Regulations also provide additional compliance flexibility to companies that sold between 750 and 7 500 new vehicles in 2009. These provisions allow such companies to subject a greater number of vehicles to the less stringent emission standards during the transition period, and also give an additional year for which the temporary provisions will apply (i.e. 2016). In addition, the fleet average GHG emission standards for 2012 and the following years do not apply to companies that manufacture or import a total of passenger automobiles and light trucks that is less than the prescribed threshold.

Le Règlement prévoit également des mesures de souplesse additionnelles pour les entreprises qui ont vendu entre 750 et 7 500 nouveaux véhicules en 2009. Ces dispositions permettent à ces entreprises d'appliquer à un plus grand nombre de véhicules les normes d'émissions moins rigoureuses pendant la période de transition, et accordent aussi une année de plus pendant laquelle les dispositions temporaires vont s'appliquer (c'est-à-dire 2016). Enfin, les normes moyennes d'émissions de GES pour les années de modèle 2012 et ultérieures ne s'appliquent pas aux entreprises qui ont construit ou importé moins que la limite prescrite dans le Règlement.

The Regulations include provisions that are intended to create an incentive for bringing advanced technology vehicles to market, which consist of electric vehicles, fuel cell electric vehicles, and plug-in hybrid electric vehicles (PHEVs). When calculating its fleet average GHG emissions for the 2011–2016 model years, a company would use a carbon-related exhaust emission value of zero g/mile for electric vehicles. Similarly, companies would use a zero g/mile value for the electric portion of plug-in hybrids (i.e. when PHEVs operate as electric vehicles) and fuel cell vehicles. For the purpose of these calculations, a company can also multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet by a factor of 1.2. While it is recognized that there are upstream GHG emissions resulting from the production of electricity needed to recharge electric vehicles, and hydrogen necessary for fuel cell vehicles, this approach is intended to promote the market introduction of these advanced technologies in the shorter term. Companies will be limited to using a zero g/mile value for the first 30 000 advanced technology vehicles sold in Canada during the 2011–2016 model years if it sells less than 3 750 of these vehicles in model year 2012. If it sells 3 750 or more of these vehicles in model year 2012, it will be limited to using a zero g/mile value for the first 45 000 advanced technology vehicles sold in Canada during the 2011–2016 model years. If any advanced technology vehicles were sold during model years 2008-2010, the applicable years of the early action credits, these vehicles are also counted against this cap. If a company exceeds its cap, it will be required to account for the net increase in upstream GHG emissions relative to comparable gasoline vehicles. For the advanced technology vehicles that are in surplus of the above caps, the Regulations prescribe a carbon related exhaust emission value of 120 grams of CO_2 equivalent per mile.

Le Règlement comporte des dispositions stipulant la mise en place d'un incitatif pour commercialiser les véhicules à technologies de pointe, soit les véhicules électriques, les véhicules électriques à pile combustible et les véhicules électriques hybrides (VEH) rechargeables. Pour les années de modèle 2011-2016, une entreprise utiliserait une valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de zéro g/mi pour les véhicules électriques dans le calcul du rendement moyen de son parc en matière d'émissions de GES. De même, elle utiliserait une valeur de zéro g/mile pour la portion électrique des VEH rechargeables (lorsque ceux-ci fonctionnent comme des véhicules électriques) et les véhicules à pile combustible. Pour l'application de ce calcul, une entreprise peut aussi multiplier le nombre de véhicules à technologies de pointe dans son parc par un facteur de 1,2. Bien qu'on reconnaisse que la production d'électricité nécessaire pour réalimenter les véhicules électriques soit responsable d'émissions de GES — même chose pour la production d'hydrogène nécessaire pour les véhicules à pile combustible — l'approche a pour but de promouvoir la commercialisation de ces technologies de pointe à court terme. Les entreprises seront tenues d'utiliser une valeur de zéro gramme par mille pour les 30 000 premiers véhicules à technologie de pointe vendus au Canada pendant les années de modèles 2011 à 2016, si elles vendent moins de 3 750 de ces véhicules pendant l'année de modèle 2012. Si une entreprise vend 3 750 ou plus de ces véhicules pendant l'année de modèle 2012, elle sera tenue d'utiliser la valeur de zéro gramme par mille pour les premiers 45 000 véhicules à technologie de pointe vendus au Canada pendant les années de modèles 2011 à 2016. Si des véhicules à technologie de pointe ont été vendus pendant les années de modèles 2008 à 2010, les années pendant lesquelles les points d'action précoce s'appliquent, ces véhicules devront également être soustraits de ce plafond. Si une entreprise dépasse son plafond, elle devra rendre compte de l'augmentation nette en émissions de gaz à effet de serre en amont par rapport aux véhicules à essence comparables. Dans le cas des véhicules à technologie de pointe qui dépassent les plafonds ci-dessus, le Règlement prescrit une valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone de 120 grammes d'éq CO_2 par mille.

The provisions for advanced technology vehicles are generally consistent with those in the U.S. EPA final rule with the exception of the use of the multiplying factor of 1.2 and the use of the 120 grams of CO_2 equivalent per mile value for vehicles sold in surplus of the caps. According to the U.S. EPA final rule, for vehicles in surplus of the caps, companies must measure and calculate emissions according to an EPA test procedure and methodology that would take into account the vehicle's upstream GHG emissions resulting from the electricity production process. However, the test procedure and methodology have yet to be finalized by the U.S. EPA. While the Government of Canada ultimately intends to review and align with the U.S. EPA testing

Les dispositions se rapportant aux véhicules à technologie de pointe sont généralement en harmonie avec les règlements finaux de l'EPA des États-Unis, sauf en ce qui concerne l'utilisation du facteur de multiplication de 1,2 et l'utilisation de la valeur de 120 grammes d'équivalents CO_2 par mille pour les véhicules vendus en excédent des plafonds. Selon les règlements finaux de l'EPA des États-Unis, dans le cas des véhicules en excédent des plafonds, les entreprises doivent mesurer et calculer les émissions conformément au protocole et aux méthodes d'essai de l'EPA des États-Unis qui tiendraient compte des émissions en amont de gaz à effet de serre du véhicule, provenant du processus de production d'électricité. Toutefois, le protocole et les méthodes d'essai n'ont

procedures and methodology for advanced technology vehicles, once finalized (i.e. taking into consideration factors such as Canada's reliance on renewable energy sources and grid transmission losses) the Regulations prescribe a general value of 120 grams/mile to provide regulatory certainty in the short term. This value is based on the U.S. EPA's assessment of a medium-sized electric vehicle's net upstream emissions when compared to the upstream greenhouse gas emissions of a typical midsize gasoline car.[9] Since Canada's electricity production relies on fewer fossil fuel energy sources than does that of the U.S., it is recognized that the 120 grams/mile value may overestimate the upstream emissions for some advanced technology vehicles that will operate in Canada. Nonetheless, the use of the general value provides an interim common benchmark to account for upstream emissions pending the development and implementation of applicable test procedures. Further, since it is unlikely that companies will import or manufacture for sale in Canada enough advanced technology vehicles to exceed the caps before the new test procedures are developed and incorporated into the Regulations, it is anticipated that the selection of this value will not have a significant impact on the implementation of the Regulations.

Natural gas dual fuel vehicles and alcohol dual fuel vehicles [e.g. flexible fuel vehicles (FFVs)], are treated in a manner consistent with the U.S. rules. In the short term, a company's fleet average GHG emissions for the 2011–2015 model years can be improved through the sale of such vehicles, subject to specified limits, even though these vehicles may ultimately be operated largely on gasoline in the marketplace. Starting in 2016, the Regulations ensure this benefit is only available where it can be demonstrated that these vehicles are using the alternative fuel (e.g. E-85 in the case of FFVs) in the marketplace. This approach provides a longer-term incentive to improve the marketplace availability of alternative fuel and achieve the associated emission benefits.

(*i*) Emission standards applicable to individual vehicles

The Regulations also establish separate standards for other tailpipe GHG emissions, such as N_2O and CH_4. The standards are generally intended to cap vehicle N_2O and CH_4 emissions at levels that are representative of existing new vehicles to ensure that levels do not increase in future vehicles. However, companies may elect to include N_2O and CH_4 emissions (i.e. on a CO_2e basis) from all of its vehicle model types in the calculation of its fleet average carbon-related exhaust emissions.

The Regulations do not require that emissions of GHGs be monitored by a vehicle's on-board diagnostic system, consistent

[9] Page 25435 of Federal Register /Vol. 75, No. 88 / Friday, May 7, 2010 /Rules and Regulations

pas encore été établis de façon définitive par l'EPA des États-Unis. Bien que le gouvernement du Canada ait l'intention d'étudier et de s'harmoniser avec le protocole et les méthodes d'essai de l'EPA des États-Unis concernant les véhicules à technologie de pointe et de les harmoniser avec ceux de l'EPA des États-Unis, quand ceux-ci auront été établis définitivement (c'est-à-dire en tenant compte des facteurs tels que l'importance pour le Canada des sources d'énergie renouvelables et les pertes de transmission du réseau de transport d'énergie électrique), le Règlement impose une valeur générale de 120 grammes par mille afin d'assurer une certitude réglementaire à court terme. Cette valeur est fondée sur l'évaluation effectuée par l'EPA des États-Unis des émissions nettes en amont d'un véhicule électrique de série intermédiaire lorsqu'on les compare aux émissions nettes en amont d'une automobile à essence ordinaire de série intermédiaire[9]. Étant donné que la production d'électricité au Canada fait appel à moins de sources d'énergie fossile qu'aux États-Unis, il est reconnu que la valeur de 120 grammes par mille pourrait surestimer les émissions en amont de certains véhicules à technologie de pointe qui seront utilisés au Canada. Mais l'utilisation de cette valeur générale offre un point de référence commun temporaire permettant de tenir compte des émissions en amont en attendant la mise au point et l'application des protocoles d'essai pertinents. De plus, étant donné qu'il y a peu de chances que les entreprises importent ou construisent, pour les vendre au Canada, des véhicules à technologie de pointe en nombre suffisant pour dépasser le plafond avant que les nouveaux protocoles d'essai soient mis au point et ajoutés au Règlement, on s'attend à ce que le choix de cette valeur n'exerce pas d'impact considérable sur la mise en œuvre du Règlement.

Les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules à alcool à double carburant (par exemple les véhicules polycarburants ou VPC) sont traités selon une approche fondée sur les normes du programme américain. À court terme, le rendement moyen en matière de GES du parc d'une entreprise pour les années de modèle 2011 à 2015 peut être amélioré grâce à la vente de ce type de véhicules, soumise à des limites données, même si, sur le marché, ce genre de véhicule peut fonctionner essentiellement à l'essence. À compter de 2016, le Règlement stipule que cet avantage est offert uniquement là où il peut être démontré que ces véhicules utilisent le carburant de remplacement (par exemple E-85 dans le cas des VPC) sur le marché. Cette approche fournit un incitatif à long terme pour améliorer la disponibilité commerciale du carburant de remplacement et d'en retirer les avantages associés en matière d'émissions.

i) Normes d'émissions applicables aux véhicules individuels

Le Règlement établit par ailleurs des limites distinctes pour d'autres émissions de GES d'échappement, par exemple le N_2O et le CH_4. Les normes visent à plafonner les émissions d'échappement de ces gaz à des niveaux représentatifs des véhicules neufs existants afin de s'assurer que les niveaux des émissions parvenant des futurs véhicules n'augmentent pas. Toutefois, une entreprise peut choisir d'inclure les émissions de N_2O et de CH_4 (c'est- à-dire sur une base d'éq CO_2) de tout ses types de modèles de véhicules dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone de son parc.

Le Règlement n'exige pas que les émissions de GES soient surveillées par un système de diagnostic intégré, pour rester en ligne

[9] Page 25435 du Federal Register /Vol. 75, N° 88 / le vendredi 7 mai 2010 /Règles et règlements

with the U.S. regulations. Accordingly, on-board diagnostic systems will continue to only have to monitor air pollutant emissions in accordance with the existing *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* under CEPA 1999.

(*j*) Annual reporting requirements

2011 model year report

Companies are required to submit to the Minister a report for the 2011 model year no later than May 1, 2012. This report will provide all of the information necessary for the calculation of the company's fleet-average standards and fleet average emission values and related credits or deficits for their 2011 model year fleet. In addition, companies are required to report specified information relating to the generation of early action credits for the 2008–2010 model years.

Annual preliminary report

Beginning with the 2012 model year, companies are required to submit to the Minister an annual preliminary report including information corresponding to the carbon-related exhaust emission values for each model type in their vehicle fleet. This report must be submitted by no later than September 1 of the calendar year preceding the model year. For the 2012 model year, this report must be submitted no later than September 1, 2011.

End-of-model-year report

Companies are required to submit to the Minister an end-of-model-year report for each model year, which indicates the fleet average emission value achieved, and includes all of the necessary data to calculate that value. The report includes all of the information required to calculate the number of credits or deficits, the balance of credits or deficits and information on any credit transfers between companies. This report must be submitted by no later than May 1 after the end of the model year (e.g. May 1, 2013, for the 2012 model year).

(*k*) Other administrative provisions aligned with existing regulations under CEPA 1999

For efficiency, several administrative provisions under the Regulations are aligned with those under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, including provisions respecting the national emissions mark, maintenance and submission of records, the cost for test vehicles, application for exemptions and notices of defect.

(*l*) Other related issues

The Government of Canada recognizes that information relating to fuel consumption performance is an important consideration for consumers when purchasing a new vehicle. The federal government plans to continue promoting the availability of vehicle fuel consumption and CO_2 emission information, such as the annual *Fuel Consumption Guide* published by Natural Resources Canada and fuel consumption labelling information on new vehicles, as part of public outreach efforts aimed at promoting environmentally friendly vehicle purchasing decisions. The Government of Canada will also continue to assess options to improve the effectiveness of such measures in the future.

avec le règlement américain. On exige des systèmes de diagnostic intégrés qu'ils continuent simplement à surveiller les émissions de polluants atmosphériques conformément au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* de la LCPE (1999).

j) Exigences de rapports annuels

Rapport pour l'année de modèle 2011

Les entreprises sont tenues de soumettre au ministre un rapport pour l'année de modèle 2011 au plus tard le 1er mai 2012. Ce dernier fournira toute l'information nécessaire au calcul des normes moyennes d'émissions pour leur parc, de la valeur moyenne des émissions pour leur parc et les points ou déficits associés pour leur parc de cette année de modèle. De plus, elles sont tenues de fournir l'information demandée sur l'acquisition de points d'action précoce pour les années de modèle 2008 à 2010.

Rapport préliminaire annuel

À compter de l'année de modèle 2012, les entreprises sont tenues de soumettre au ministre un rapport préliminaire annuel incluant de l'information sur les valeurs moyennes des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle de leur parc. Ce rapport doit être soumis au plus tard le 1er septembre de l'année civile précédant l'année de modèle. Pour l'année de modèle 2012, ce rapport doit être soumis au plus tard le 1er septembre 2011.

Rapport de fin d'année de modèle

Les entreprises sont tenues de soumettre au ministre un rapport de fin d'année de modèle pour chaque année de modèle, qui fait état de la valeur moyenne des émissions pour leur parc automobile et incluront toutes les données nécessaires pour calculer cette valeur. Ce rapport comprend toute l'information nécessaire pour calculer le nombre de points ou de déficits, le solde points-déficits et les données sur les transferts de points interentreprises. Il doit être soumis au plus tard le 1er mai suivant la fin de l'année de modèle (par exemple le 1er mai 2013 pour l'année de modèle 2012).

k) Autres dispositions administratives alignées sur les règlements existants de la LCPE (1999)

Aux fins d'efficacité, plusieurs dispositions administratives sont, en vertu du Règlement, alignées sur celles du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, notamment à l'égard de la marque nationale, de la tenue des dossiers et de la présentation de l'information, du taux de location, de demandes de dispense et d'avis de défaut.

l) Autres questions connexes

Le gouvernement du Canada reconnaît que l'information relative au rendement en matière de consommation de carburant est une importante considération pour les consommateurs au moment d'acheter un véhicule. Aussi prévoit-il continuer à faire valoir la disponibilité de l'information en matière de consommation de carburant et d'émissions de CO_2, par exemple le *Guide de consommation de carburant*, publié annuellement par Ressources naturelles Canada, et l'information en matière de consommation de carburant sur les étiquettes des véhicules neufs dans le cadre de ses efforts publics de sensibilisation visant à stimuler les décisions d'achat de véhicules écologiques. Il continuera par ailleurs à évaluer les options pour améliorer l'efficacité de telles mesures dans l'avenir.

Background on policy development

The Government of Canada first announced its commitment to take regulatory action to reduce GHG emissions from 2011 and later model year passenger automobiles and light trucks in the *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions* published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 21, 2006. This commitment was confirmed in the subsequent *Regulatory Framework for Air Emissions*, released in April 2007. The Government intended to establish regulated vehicle fuel consumption standards under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* (MVFCSA) beginning with the 2011 model year. Nonetheless, the Government's primary objective for regulating the fuel consumption of new vehicles was to reduce GHG emissions. Carbon dioxide is the predominant GHG emitted from vehicles and is directly related to the amount of fuel consumed by a vehicle.

While the Government originally intended to reduce GHG emissions through vehicle fuel consumption standards under MVFCSA, it became clear that this Act would require significant amendments and the required legislative process risked a delay in the Government's ability to take timely regulatory action.

On April 4, 2009, the Government published the *Notice of intent to develop regulations limiting carbon dioxide emissions from new cars and light-duty trucks* in the *Canada Gazette*, Part I,[10] to inform Canadians of a new regulatory approach to achieve its policy objective of reducing GHG emissions from new vehicles. The Government announced that it was proceeding with the immediate development of regulations under CEPA 1999 to limit emissions of GHGs from new passenger automobiles and light-duty trucks to take effect beginning with the 2011 model year. This approach ensured that the Government had the flexibility to align with U.S. national standards for the 2011 model year and with future U.S. national standards as they emerged, which is crucial to achieving an aligned approach that takes both our environment and economy into account.

National context

The Government of Canada is committed to a common North American regulatory approach to limit GHG emissions from new vehicles and will continue working with the United States towards aligned national standards. To achieve this goal, Canada's approach to regulating GHG emissions under CEPA 1999 has the flexibility to ensure that the Government can align with U.S. standards as they emerge, which is crucial to achieving an aligned approach that takes both our environment and the economy into account.

The Government of Canada recognizes that effectively addressing climate change will require action by all levels of government in Canada. The Government will continue to work with all provinces and territories to develop a coherent national plan and

[10] www.ec.gc.ca/Ceparegistry/notices/noticedetail.cfm?intNotice=500

Antécédents en matière d'élaboration de politiques

Le gouvernement du Canada a d'abord annoncé son engagement à prendre des mesures réglementaires afin de réduire les émissions de GES des automobiles à passagers et des camions légers des années de modèle 2011 et ultérieures dans l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 21 octobre 2006. Cet engagement a été confirmé dans un document subséquent, le *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*, publié en avril 2007. Le gouvernement avait l'intention d'établir des normes de consommation de carburant réglementées en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* (LNCCVA) à compter de l'année de modèle 2011. Néanmoins, son objectif premier de réglementer la consommation de carburant des véhicules neufs était de réduire les émissions de GES. Le dioxyde de carbone est le principal GES produit par les véhicules et est directement relié à la quantité de carburant consommée par un véhicule.

Bien que le gouvernement avait l'intention de réduire les émissions de GES grâce à la mise en place de normes de consommation de carburant en vertu de la LNCCVA, il est devenu évident que cette loi devrait faire l'objet de modifications considérables et que le processus législatif nécessaire risquait de provoquer un délai dans la capacité du gouvernement à prendre des mesures réglementaires opportunes.

Le 4 avril 2009, le gouvernement a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* l'*Avis d'intention d'élaborer des règlements afin de limiter les émissions de dioxyde de carbone produites par les nouvelles automobiles et camionnettes*[10] afin d'informer les Canadiens d'une nouvelle approche réglementaire visant à atteindre ses objectifs selon la politique de réduction des émissions de GES des nouveaux véhicules. Le gouvernement a annoncé qu'il procéderait immédiatement à l'élaboration de règlements en vertu de la LCPE (1999) en vue de limiter les émissions de GES des nouvelles automobiles et camions légers pour qu'ils prennent effet à partir de l'année de modèle 2011. Cette approche garantit au gouvernement la flexibilité nécessaire pour s'harmoniser avec les normes nationales américaines pour l'année de modèle 2011 ainsi qu'avec les futures normes nationales américaines au fur et à mesure de leur développement, ce qui est essentiel à l'atteinte d'une approche harmonisée tenant compte tant de l'environnement que de l'économie.

Contexte national

Le gouvernement du Canada s'engage à établir une approche réglementaire nord-américaine commune visant à limiter les émissions de GES des nouveaux véhicules et poursuivra ses efforts en vue d'harmoniser ses normes nationales avec celles des États-Unis. Pour atteindre cet objectif, l'approche du Canada pour réglementer les émissions de GES en vertu de la LCPE (1999) offre au gouvernement la souplesse permettant l'harmonisation avec les normes des États-Unis au fur et à mesure de leur développement, ce qui est essentiel à l'atteinte d'une approche harmonisée tenant compte tant de l'environnement que de l'économie.

Le gouvernement canadien reconnaît que tous les ordres de gouvernements du Canada devront agir pour faire face de façon efficace aux changements climatiques. Le gouvernement continuera à travailler avec l'ensemble des provinces et des territoires

[10] www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/Notices/NoticeDetail.cfm?intNotice=500

ensure that our efforts align and reinforce one another to the greatest possible extent. Given our deeply integrated automotive industry, there are significant environmental and economic benefits to an aligned approach both nationally and across North America for the regulation of new vehicles. The Government of Canada will continue to consult with the provinces and territories toward developing national standards for vehicles that meet Canada's environmental and economic objectives.

Actions in other Canadian jurisdictions

On January 14, 2010, new regulations came into effect in the province of Quebec to limit GHG emission regulations for new cars and light-duty trucks sold in the province.[11] The Regulations establish mandatory fleet average emission standards beginning with the 2010 model year and are generally intended to align with California's standards. In recent years, a number of other provinces have indicated their intent to adopt California-based GHG emission standards for new vehicles but have not publicly released draft regulations in this regard.

Actions in international jurisdictions

United States

The United States has implemented mandatory fuel economy standards for new vehicles since 1978. More recently, in March 2009, the U.S. NHTSA finalized fuel economy standards for passenger cars and light trucks of the 2011 model year. On September 15, 2009, the NHTSA and the U.S. EPA jointly announced a set of complementary new proposed regulations for passenger automobiles and light trucks for the 2012–2016 model years. Following a public consultation period, the NHTSA and the U.S. EPA announced a final rule on April 1, 2010, which was subsequently published in the Federal Register on May 7, 2010. The U.S. rules establish coordinated and progressively tighter federal regulations to address the closely intertwined issues of energy independence and climate change under a joint "National Program." In this joint rulemaking, the NHTSA will implement more stringent fuel economy standards under the *Energy Policy and Conservation Act*, while the U.S. EPA regulations under the *Clean Air Act* will implement the progressively tighter GHG emission standards, achieving a fleet average performance of 250 g CO_2/mile by 2016. The U.S. EPA's national GHG emission standards will effectively achieve this level of performance four years ahead of the schedule established by the U.S. Congress in 2007 for the fuel economy program. The national standards will also provide an equivalent GHG emission performance to California's GHG emission standards by the 2016 model year.

[11] The *Regulation respecting greenhouse gas emissions from motor vehicles, Gazette officielle du Québec*, December 30, 2009.

afin d'élaborer un plan national cohérent et de veiller à ce que nos efforts s'harmonisent et se renforcent mutuellement dans toute la mesure du possible. Compte tenu de la profonde intégration de notre industrie automobile, il existe d'importants avantages environnementaux et économiques associés à une approche harmonisée, tant à l'échelle nationale que dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, de la réglementation des véhicules neufs. Le gouvernement canadien continuera à consulter les provinces et les territoires afin d'élaborer des normes nationales pour les véhicules qui répondent aux objectifs environnementaux et économiques du Canada.

Mesures adoptées par d'autres compétences canadiennes

Le 14 janvier 2010, un nouveau règlement est entré en vigueur dans la province de Québec afin de limiter les émissions de GES produites par les automobiles et camions légers neufs vendus dans la province[11]. Ce règlement établit des normes moyennes obligatoires d'émission de GES pour le parc automobile prenant effet à partir de l'année de modèle 2010 et visant généralement à l'harmonisation avec les normes californiennes. Au cours des dernières années, plusieurs autres provinces ont manifesté leur intention d'adopter des normes obligatoires d'émission de GES pour les nouveaux véhicules inspirées de celles de la Californie, sans toutefois publier de projet de règlement à cet égard.

Mesures adoptées par des autorités internationales

États-Unis

Les États-Unis appliquent depuis 1978 des normes obligatoires d'économie de carburant pour les nouveaux véhicules. Plus récemment, en mars 2009, la NHTSA américaine a finalisé des normes d'économie de carburant pour les automobiles à passagers et les camions légers de l'année de modèle 2011. Le 15 septembre 2009, la NHTSA et l'EPA des États-Unis ont annoncé conjointement un ensemble de nouveaux projets de règlements complémentaires visant les automobiles à passagers et les camions légers des années de modèle 2012 à 2016. Après une période de consultation publique, la NHTSA et l'EPA des États-Unis ont annoncé un règlement final le 1er avril 2010, qui a ensuite été publié dans le Federal Register, le 7 mai 2010. Ces projets de règlements américains établissent une réglementation fédérale harmonisée et progressivement plus rigoureuse afin de faire face aux problèmes intimement liés de l'indépendance énergétique et des changements climatiques, en vertu d'un projet de « programme national » conjoint. Dans le cadre de cette réglementation conjointe, la NHTSA appliquera des normes d'économie de carburant plus rigoureuses en vertu de l'*Energy Policy and Conservation Act*, tandis qu'en vertu du *Clean Air Act*, les règlements de l'EPA des États-Unis appliqueront les normes d'émission de GES progressivement plus rigoureuses, de manière à atteindre un rendement moyen de 250 g CO_2/mille pour le parc automobile d'ici 2016. Les normes nationales d'émission de GES de l'EPA des États-Unis atteindront efficacement ce niveau de rendement avec une avance de quatre ans sur l'échéancier établi en 2007 par le Congrès américain pour le programme d'économie de carburant. Les normes nationales résulteront également en un rendement d'émission de GES équivalant aux normes d'émission californiennes d'ici à l'année de modèle 2016.

[11] Le *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles*, *Gazette officielle du Québec*, le 30 décembre 2009.

California

The *Clean Air Act* contains a general prohibition against individual states adopting emission standards for new vehicles, except for California. Under the *Clean Air Act*, the Administrator of the U.S. EPA is required to waive this prohibition for California if the State determines that its standards will be at least as protective of public health and welfare as applicable federal standards. However, the *Clean Air Act* states that a waiver cannot be granted if the Administrator finds (*a*) that California's determination is arbitrary and capricious; (*b*) the different California standards are not needed to meet compelling and extraordinary conditions; or (*c*) the California standards accompanying enforcement procedures are not consistent with those of the federal program. The *Clean Air Act* enables other states to adopt the California emission standards in lieu of the U.S. federal standards for vehicles registered within its borders. States cannot adopt standards different from those of California or the U.S. EPA.

The California Air Resources Board approved GHG emission regulations for cars and light trucks in 2004 and subsequently filed a request with the U.S. EPA on December 21, 2005, for a waiver to enact and enforce the standards. On March 6, 2008, the U.S. EPA published its formal decision to deny California's request for a waiver to establish GHG emission standards. On January 26, 2009, President Obama signed a Presidential Memorandum requesting the U.S. EPA to re-assess the previous Administration's decision to deny the California waiver request. Following a process of consultation and re-examination, on June 30, 2009, the U.S. EPA granted a waiver to California to implement its state-level GHG emission standards for vehicles beginning with the 2009 model year. California's regulations include progressively tightening fleet average GHG emission standards through to the 2016 model year.

In May 2009, the State of California expressed its support for the national GHG emission control program being developed by the U.S. EPA and the Department of Transportation. Given the stringency of the planned national U.S. standards, as previously indicated, California has amended its GHG emission regulations for vehicles so that compliance with the national standards will be deemed to meet the California standards for the 2012–2016 period. This will effectively create a single U.S. national GHG emission standard, beginning in 2012.

Other international regulatory actions to reduce GHGs/fuel consumption from vehicles

A number of other international jurisdictions have established regulatory regimes that directly or indirectly serve to reduce GHG emissions from new vehicles. For example, the European Union (EU) is taking a similar approach to those of Canada and the United States by implementing a legally binding standard for new passenger cars that is based on limiting tailpipe GHG emissions. The Council of the European Union adopted legislation in April 2009 requiring vehicle manufacturers to comply with a fleet average emission standard for new cars sold in the 27 countries of the

Californie

Le *Clean Air Act* comprend une interdiction générale aux États individuels d'adopter des normes d'émission pour les nouveaux véhicules, exception faite de la Californie. En vertu du *Clean Air Act*, l'Administrateur de l'EPA des États-Unis est tenu de lever cette interdiction pour la Californie si cette dernière établit que ses normes réussiront au moins aussi bien que les normes fédérales applicables à protéger la santé et le bien-être publics. Par contre, le *Clean Air Act* stipule qu'une dérogation ne peut être octroyée si l'Administrateur constate que l'une des conditions suivantes est remplie : *a*) la décision de la Californie s'avère arbitraire et capricieuse; *b*) les normes différentes adoptées par la Californie ne sont pas nécessaires pour répondre à des circonstances convaincantes et exceptionnelles; *c*) les normes californiennes accompagnant les procédures d'exécution de la loi contreviennent à celles du programme fédéral. Le *Clean Air Act* permet aux autres États d'adopter les normes d'émission de la Californie au lieu des normes fédérales américaines pour les véhicules immatriculés à l'intérieur de ses frontières. Les États ne sont pas autorisés à se doter de normes différentes de celles de la Californie ou de l'EPA des États-Unis.

La commission des ressources atmosphériques de la Californie (California Air Resources Board) a approuvé en 2004 une réglementation sur les émissions de GES des automobiles et camions légers, à la suite de quoi, le 21 décembre 2005, elle a déposé auprès de l'EPA des États-Unis une demande de dérogation lui permettant de promulguer et d'appliquer cette dernière. Le 6 mars 2008, l'EPA des États-Unis a publié sa décision officielle à l'effet de refuser à la Californie une dérogation lui permettant d'établir des normes sur les émissions de GES. Le 26 janvier 2009, le président Obama a signé une note présidentielle demandant à l'EPA des États-Unis de réévaluer la décision prise par l'administration précédente de refuser à la Californie la dérogation demandée. Le 30 juin 2009, à l'issue d'une campagne de consultation et d'un nouvel examen, l'EPA des États-Unis a accordé à la Californie une dérogation lui permettant d'appliquer ses normes d'État sur les émissions de GES pour les véhicules à partir de l'année de modèle 2009. La réglementation californienne prévoit une restriction progressive des normes moyennes d'émission de GES pour son parc automobile d'ici à l'année de modèle 2016.

En mai 2009, l'État de la Californie a manifesté son soutien au programme national de contrôle des émissions de GES en cours d'élaboration par l'EPA et le DOT américains. Compte tenu de la rigueur des normes nationales prévues aux États-Unis, la Californie, tel qu'il est indiqué précédemment, a modifié sa réglementation sur les émissions de GES des véhicules afin que le respect des normes nationales soit jugé conforme aux normes californiennes pour la période 2012-2016. Cela aura pour effet de créer une seule norme nationale américaine sur les émissions de GES à partir de 2012.

Autres mesures réglementaires internationales visant à réduire les GES ou la consommation de carburant des véhicules

Plusieurs autres autorités internationales ont mis en place des régimes de réglementation servant directement ou indirectement à réduire les émissions de GES des nouveaux véhicules. Par exemple, l'Union européenne s'est dotée d'une approche semblable à celle du Canada et des États-Unis en adoptant une norme juridiquement contraignante pour les nouvelles automobiles à passagers basée sur la limitation des émissions de gaz d'échappement de GES. Le Conseil de l'Union européenne a adopté en avril 2009 des mesures législatives obligeant les constructeurs de véhicules à

EU of 120 g CO_2/km starting in 2012. Compliance with the standard is phased in to account for a progressively greater fraction of a manufacturer's new vehicle fleet, with 65% of a company's fleet required to comply with the standard in 2012 and ultimately requiring compliance for 100% of a manufacturer's fleet beginning in 2015. The EU standards are to be met in two ways: by reducing average emissions to 130 g CO_2/km through engine technology plus an additional reduction of 10 g CO_2/km through more efficient vehicle features, such as improvements to air conditioning systems and tires.

On the other hand, other countries are taking the approach of regulating vehicle fuel efficiency. Japan, for example, has implemented the "Top-Runner Program" which identifies and designates as the "top-runner" the most fuel-efficient vehicle in each weight range. The program has the objective to improve the fleet average fuel-efficiency of all vehicles in that weight range to match that of the top-runner. China and South Korea have also established mandatory fuel efficiency standards, albeit to different levels of stringency and scope.

Regulatory and non-regulatory options considered

(1) Voluntary approach

Over the past 30 years, Canada has had a voluntary regime for improvements in fuel consumption from cars and light trucks, with automobile manufacturers agreeing to meet U.S. fuel economy standards for new cars and light trucks sold in Canada. In 2005, the vehicle suppliers signed a Memorandum of Understanding to reduce GHG emissions from all cars and light trucks on Canadian roads by 5.3 million tonnes in 2010. Despite improvements in the fuel consumption performance of some new vehicles achieved, total fuel consumed and GHG emissions from light-duty vehicles have risen substantially over the last two decades due to increases in the total number of kilometres travelled by Canadians and increased sales of heavier, more powerful vehicles, in particular sport utility vehicles (SUVs).

A regulatory program will establish an enforceable, level playing field for companies manufacturing and importing new vehicles for sale in Canada. The Regulations ensure that no single company is allowed to deviate from established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise.

Given the importance of addressing climate change, most industrialized countries are moving to establish regulated requirements for the control of fuel consumption and/or GHGs from new vehicles.

For the above reasons, the Government believes that a regulatory framework is appropriate for controlling GHG emissions from new passenger automobiles and light trucks in Canada.

respecter à partir de 2012 une norme moyenne de 120 g CO_2/km applicable à son parc automobile de nouveaux véhicules vendus dans les 27 pays de l'Union européenne. La conformité avec cette norme s'établira graduellement afin d'inclure une proportion progressivement croissante du parc de nouveaux véhicules produits par chaque constructeur; en 2012, 65 % du parc de chaque entreprise devra se conformer à la norme alors qu'à partir de 2015, ce sera 100 % de ce parc qui devra s'y conformer. Les normes de l'Union européenne devront être respectées de deux façons : d'une part en réduisant la moyenne des émissions à 130 g CO_2/km au moyen de modifications technologiques apportées aux moteurs et d'autre part, en obtenant une réduction supplémentaire de 10 g CO_2/km grâce à des transformations apportées à l'efficacité des véhicules, telles que des améliorations aux systèmes de climatisation ou aux pneus.

D'autres pays privilégient quant à eux l'approche consistant à réglementer l'efficacité énergétique des véhicules. Par exemple le Japon s'est doté d'un « Programme du meilleur coureur » consistant à identifier le véhicule le plus économe en carburant de chaque catégorie de poids et à le désigner comme champion. Ce programme vise à élever l'efficacité énergétique moyenne de l'ensemble des véhicules d'une catégorie au même niveau que celle de son champion. La Chine et la Corée du Sud ont elles aussi établi des normes obligatoires d'efficacité énergétique, bien qu'elles se situent à des niveaux différents de rigueur et d'envergure.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

(1) L'approche volontaire

Depuis les 30 dernières années, le Canada a appliqué un régime volontaire pour l'amélioration de la consommation de carburant des automobiles et camions légers dans le cadre duquel les constructeurs de véhicules automobiles ont accepté d'appliquer aux automobiles et camions légers neufs vendus au Canada les normes d'économie de carburant en vigueur aux États-Unis. En 2005, les fournisseurs de véhicules ont signé un protocole d'entente en vue de réduire de 5,3 millions de tonnes les émissions de GES de toutes les automobiles et tous les camions légers roulant sur les routes du Canada en 2010. Malgré l'amélioration des performances de consommation de carburant réalisée pour certains nouveaux véhicules, la consommation totale de carburant ainsi que les émissions de GES des véhicules légers ont augmenté de façon substantielle pendant les deux dernières décennies en raison de l'augmentation du nombre total de kilomètres parcourus par les Canadiens et de la vente de véhicules plus lourds et plus puissants, particulièrement de véhicules utilitaires sport (VUS).

Un programme réglementaire établira des règles de jeu équitables exécutoires pour toutes les entreprises fabriquant et important des véhicules neufs en vue de les vendre au Canada. Le Règlement veille à ce qu'aucune entreprise ne soit autorisée à dévier des normes établies et n'exerce sur les autres entreprises une pression concurrentielle les poussant à faire la même chose.

Étant donné l'importance de faire face aux changements climatiques, la plupart des pays industrialisés s'apprêtent à mettre en vigueur des exigences réglementaires visant le contrôle de la consommation de carburant et/ou des émissions de GES des véhicules neufs.

Pour les raisons susmentionnées, le gouvernement est d'avis qu'un cadre réglementaire s'avère approprié afin de contrôler les émissions de GES des automobiles et des camions légers neufs au Canada.

(2) Regulations under MVFCSA

As noted above, the Government of Canada originally intended to reduce GHG emissions through the adoption of vehicle fuel consumption standards under MVFCSA. The key driver for proceeding under this legislation was to use an approach that was consistent with the historical approach of regulating vehicle fuel economy in the United States.

While the MVFCSA was passed in 1982, it had never been proclaimed by previous Governments, which were in favour of a voluntary approach to addressing fuel consumption in Canada. In November 2008, the Government proceeded with the proclamation of the MVFCSA in order to provide the legislative authority to develop regulated fuel consumption standards in Canada.

It was subsequently determined that significant amendments were required to the MVFCSA in order to be able to put in place regulations that would align with the U.S. fuel economy standards for the 2011 model year, including the ability to provide for credit trading — a new compliance flexibility under the U.S. program. The required legislative amendments posed a significant risk of delay to implementing regulatory standards, thereby placing Canadian policy out of alignment with U.S. fuel economy standards for the 2011 model year. Further, the new U.S. administration had signalled a possible move towards a GHG emissions-based regulatory approach in the post-2011 model year timeframe. Accordingly, the Government determined that proceeding with the development of GHG emission regulations under CEPA 1999 provided a significantly stronger approach, as it provided the flexibility to align with U.S. national fuel economy standards for the 2011 model year and with future U.S. national GHG emission standards as they would emerge.

For the above reasons, the approach of proceeding with Canadian fuel consumption Regulations was rejected.

(3) Regulations under CEPA 1999

CEPA 1999 contains considerable flexibilities to enable timely alignment with U.S. fuel economy standards for the 2011 model year and to enable alignment with U.S. national GHG emission standards for the 2012–2016 model years, which is crucial to achieving an aligned approach that takes both our environment and economy into account.

CEPA 1999 also enables the implementation of innovative compliance flexibilities such as a system for the banking and trading of emission credits to help meet overall environmental objectives in a manner that provides the regulated industry with maximum compliance flexibility.

The establishment of GHG emission standards under CEPA 1999 is also in line with the approach of other international jurisdictions that are moving to implement GHG-based vehicle regulations, notably the European Union. Additionally, this approach is consistent with the existing use of CEPA 1999 to establish standards limiting smog-forming air pollutant emissions from new vehicles.

(2) Réglementation en vertu de la LNCCVA

Comme il est indiqué plus haut, le gouvernement canadien avait initialement l'intention de réduire les émissions de GES en adoptant des normes de consommation de carburant en vertu de la LNCCVA. La raison principale pour procéder dans le cadre de cette loi était l'utilisation d'une approche cohérente avec celle utilisée dans le passé pour réglementer l'économie de carburant des véhicules aux États-Unis.

Bien que la LNCCVA ait été adoptée en 1982, elle n'avait jamais été promulguée par les gouvernements précédents, qui privilégiaient l'approche volontaire pour aborder la consommation de carburant au Canada. En novembre 2008, le gouvernement a décidé de promulguer la LNCCVA en vue de se doter de l'autorité législative nécessaire pour élaborer des normes réglementaires pour la consommation de carburant au Canada.

Il a ensuite été établi que la LNCCVA nécessitait d'importantes modifications afin de pouvoir mettre en place un règlement harmonisé avec les normes d'économie de carburant américaines pour l'année de modèle 2011 et entre autres de permettre les échanges de points, une souplesse de conformité possible dans le programme américain. Les modifications législatives requises risquaient d'entraîner un retard dans la capacité d'appliquer des normes réglementaires, ce qui aurait désaligné les politiques canadiennes des normes d'économie de carburant américaines pour l'année de modèle 2011. De plus, le nouveau gouvernement américain avait signalé sa possible intention d'adopter une approche réglementaire basée sur les émissions de GES dans la période suivant l'année de modèle 2011. Le gouvernement a donc établi que l'élaboration de règlement sur les émissions de GES en vertu de la LCPE (1999) représentait une approche substantiellement plus satisfaisante, car elle offrait la flexibilité nécessaire pour l'harmonisation avec les normes nationales américaines en matière d'économie de carburant pour l'année de modèle 2011 ainsi qu'avec les futures normes nationales américaines sur les émissions de GES au fur et à mesure qu'elles sont élaborées.

Pour les raisons susmentionnées, l'approche consistant à doter le Canada d'une réglementation sur la consommation de carburant a été rejetée.

(3) Réglementation en vertu de la LCPE (1999)

La LCPE (1999) comporte une flexibilité considérable permettant une harmonisation au besoin avec les normes d'économie de carburant des États-Unis pour l'année de modèle 2011, ainsi qu'une harmonisation avec les normes nationales américaines en matière d'émissions de GES pour les années de modèle 2012 à 2016, ce qui est essentiel à l'atteinte d'une approche harmonisée tenant compte tant de l'environnement que de l'économie.

La LCPE (1999) permet également la mise en place de souplesses novatrices en matière de conformité, telles qu'un système de mise en banque et d'échange de points relatifs aux émissions, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs généraux en matière d'environnement d'une manière qui donne à l'industrie réglementée un maximum de flexibilité en matière de conformité.

L'élaboration de règlements sur les émissions de GES en vertu de la LCPE (1999) est également en accord avec les autres instances internationales qui s'apprêtent à mettre en vigueur des règlements sur les véhicules basés sur les GES, notamment l'Union européenne. De plus, cette approche est compatible avec l'utilisation actuelle de la LCPE (1999) afin d'établir des normes qui limitent pour les nouveaux véhicules les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog.

The Government of Canada has determined that establishing regulated vehicle GHG emission standards under CEPA 1999 represents the best option to align Canada's requirements with the national mandatory standards of the United States.

(*a*) Standards regulated under CEPA 1999 aligned with those of the United States

Through the Regulations, the Government of Canada is aligning its vehicle GHG emission standards with the progressive national standards of our largest trading partner and market for approximately 80% of all light-duty vehicles produced in Canada. A common North American approach to regulating GHG emissions from new vehicles will benefit the environment, the automotive industry and consumers.

The Canadian regulatory requirements must be established in a manner that is consistent with the authorities under CEPA 1999. Accordingly, in some cases this requires a slightly different structure to some regulatory elements compared to the United States; however, the Regulations have been designed to achieve an equivalent end result. For example, the GHG-reduction allowances are incorporated directly into the calculation of a company's fleet average emission value for a given model year, to ensure consistency with provisions in CEPA 1999. While the approach taken under CEPA 1999 is slightly different than that employed by the U.S. EPA, the net credits/deficits distribution in a given model year will be equivalent to that calculated under the U.S. provisions.

The implementation of comprehensive and stringent national standards for regulating GHG emissions from new passenger automobiles and light trucks that are aligned with those of the United States will require environmental improvements from new vehicles, provide regulatory certainty, set a level playing field for the automotive sector, and minimize regulatory compliance burden on Canadian industry.

For the above reasons, the Government of Canada has adopted the above approach.

(*b*) Standards regulated under CEPA 1999 not aligned with those of the United States

Given the economic ties between Canada and the United States, it is critical that a coordinated approach be implemented to address climate change that will advance our respective environmental objectives and renew the North American economy at the same time. Given the stringency of the U.S. national GHG emission standards and the associated implementation schedule, the State of California has amended its GHG emission regulations for vehicles so that compliance with the national standards will be deemed to meet the California standards for the 2012–2016 period, effectively creating a single U.S. national GHG emission standard.

Aligning Canada's national vehicle GHG emission standards with U.S. federal standards represents the preferred approach as it provides Canada with the most effective available technologies to reduce GHG emissions in a cost-effective way. Accordingly, the option of adopting standards that are different from U.S. federal emission standards was rejected.

Le gouvernement canadien a établi que l'adoption de normes réglementant les émissions de GES des véhicules en vertu de la LCPE (1999) constitue le meilleur choix afin d'harmoniser les exigences canadiennes avec les normes nationales obligatoires des États-Unis.

a) Normes réglementaires harmonisées avec celles des États-Unis en vertu de la LCPE (1999)

Avec le Règlement, le gouvernement canadien harmonise ses normes d'émissions de GES pour les véhicules avec les normes nationales progressives de notre plus important partenaire commercial, qui représente un marché d'environ 80 % de tous les véhicules légers produits au Canada. Une approche nord-américaine commune pour réglementer les émissions de GES des véhicules neufs sera bénéfique pour l'environnement, l'industrie automobile et les consommateurs.

Les exigences réglementaires canadiennes doivent être établies de façon à respecter les dispositions de la LCPE (1999). En ce sens, cette démarche exige que dans certains cas des éléments réglementaires aient une structure différente de celle des États-Unis. Toutefois, le Règlement a été conçu afin de permettre l'atteinte d'un résultat final équivalent. Par exemple, afin d'assurer la conformité avec les dispositions de la LCPE (1999), les allocations de points relatifs aux émissions sont directement intégrés dans le calcul de la moyenne des émissions pour le parc automobile d'une entreprise au cours d'une année de modèle donnée. Bien que la démarche adoptée dans le cadre de la LCPE (1999) diffère légèrement de celle employée par l'EPA des États-Unis, la répartition des points et déficits nets sur une année de modèle donnée équivaudrait à celle calculée en vertu des dispositions américaines.

L'adoption de normes nationales complètes et rigoureuses visant à limiter les émissions de GES des automobiles à passagers et camions légers neufs qui s'harmonisent avec celles des États-Unis nécessitera l'amélioration environnementale des nouveaux véhicules, donnera une certitude réglementaire, établira des règles de jeu équitables dans le secteur automobile et réduira le fardeau de la conformité réglementaire sur l'industrie canadienne.

Pour les raisons susmentionnées, le gouvernement canadien a adopté la démarche décrite ci-dessus.

b) Normes réglementaires non harmonisées avec celles des États-Unis en vertu de la LCPE (1999)

Étant donné les liens économiques qui unissent le Canada et les États-Unis, il est essentiel d'adopter une approche harmonisée face aux changements climatiques qui favorisera l'atteinte de nos objectifs environnementaux respectifs tout en renouvelant l'économie nord-américaine. Compte tenu de la rigueur des normes nationales sur les émissions de GES aux États-Unis et de l'échéancier de mise en œuvre connexe, l'État de la Californie a modifié sa réglementation sur les émissions de GES des véhicules afin que le respect des normes nationales soit jugé conforme aux normes californiennes pour la période 2012-2016, ce qui aura pour effet de créer une seule norme nationale américaine sur les émissions de GES.

La démarche visant à harmoniser les normes du gouvernement canadien sur les émissions de GES des véhicules avec les normes fédérales américaines est privilégiée, car cela permet au Canada d'avoir accès de manière rentable aux technologies existantes les plus efficaces de réduction des émissions de GES. L'option consistant à adopter des normes différentes des normes d'émission fédérales américaines a donc été rejetée.

Benefits and costs

An analysis of the benefits and costs of the Regulations was conducted in order to estimate and monetize the impacts of the regulatory initiative on stakeholders, including the Canadian public, industry, and government.[12] Under this analysis, the estimated impacts of the Regulations accrue for changes to the 2011–2016 model year vehicles, which are assumed to have a maximum vehicle lifetime of 26 years for cars and 31 years for light duty trucks. The number of vehicles from each model year that are assumed to be in service over this maximum lifetime declines over time to reflect normal vehicle retirements due to accidents and wear and tear. In total, the analysis measures costs and benefits under the Regulations over the period 2011 to 2047.

Summary

While the Regulations would impose costs on industry, consumers and government, the benefits from reduced GHG emissions and CAC emissions, coupled with substantial fuel savings and additional driving, will result in a significant net benefit. These costs and benefits are summarized in Table 1 below.

The present value of total incremental technology costs is estimated to be $3.6 billion for 2011–2016 model year vehicles. These costs will be borne by motor vehicle producers and it is assumed that most or all of these incremental costs will be passed on to consumers in the form of higher motor vehicle purchase prices. At the same time, modeled results show that fuel savings allow for a payback period averaging less than 1.5 years for the average vehicle (see Table 5 below). The costs can be considered to represent a high-cost scenario as the full range of flexibilities available to companies was not modeled in this analysis.

Significant environmental benefits result in the analysis, with the reduction in GHG emissions estimated to be 92 Mt CO_2e over the cohort of 2011–2016 vehicle fleets, leading to a present value of $1 billion, using a carbon value of $25 per tonne.

The present value of all benefits included in the analysis is estimated to be approximately $13.4 billion, and the present value of all costs is estimated at approximately $4.2 billion. The present value of the net benefits (i.e. total benefits of $13.4 billion minus total costs of $4.2 billion) of the Regulations is $9.2 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of over 3:1.

The costs and benefits below represent cumulative impacts over the lifetime of each indicated model year. These costs and benefits are incremental to the 2008 model year baseline so, for example, technology costs add $138 million (present value) to the costs of the model year 2011 fleet over the model year 2008 fleet, and add $1.273 billion (present value) to the costs of the model year 2016 fleet over the model year 2008 fleet.

[12] A copy of the cost-benefit analysis, "Technical Report on Analysis of Proposed Regulation of Motor Vehicle Carbon Dioxide Emissions" by Cantran Enterprises Ltd and Lawson Economics Research Inc., prepared for EC, is available upon request.

Avantages et coûts

Une analyse des avantages et des coûts liés au Règlement a été menée afin d'évaluer et de monétiser son incidence sur divers intervenants dont le public canadien, l'industrie et le gouvernement[12]. Selon cette analyse, les effets anticipés du Règlement sont le résultat de changements apportés aux véhicules d'années de modèle 2011-2016 qui ont une durée de vie prévue de 26 ans pour les voitures et de 31 ans pour les camions légers. Le nombre de véhicules pour chaque année de modèle qui, selon l'hypothèse, demeurent en service au-delà de ces durées de vie, diminue dans le temps afin de refléter la mise au rencart normale de véhicules suite aux accidents, à l'usure et à la déchirure. Au total, l'analyse mesure les coûts et les avantages associés au Règlement pour la période 2011-2047.

Résumé

Bien que le Règlement impose des coûts à l'industrie, aux consommateurs et au gouvernement, les avantages liés à la réduction des émissions de GES et de contaminants atmosphériques, additionnés aux économies appréciables en carburant et de conduite supplémentaire, entraîneront un avantage net considérable. Ces coûts et avantages sont résumés dans le tableau 1 ci-dessous.

La valeur totale actuelle des coûts technologiques différentiels est estimée à 3,6 milliards de dollars pour les véhicules d'années de modèle 2011 à 2016. Ces coûts seront assumés par les constructeurs de véhicules automobiles et il est tenu pour acquis qu'ils seront retransmis aux consommateurs, en tout ou en majeure partie, sous forme d'une augmentation du prix d'achat des véhicules motorisés. Corrélativement, les résultats modélisés indiquent que les économies de carburant se réaliseront sur une période de récupération moyenne inférieure à un an et demi pour un véhicule moyen (voir le tableau 5 ci-dessous). Ces coûts peuvent être considérés comme faisant partie d'un scénario de coût supérieur, car l'analyse n'a pas tenu compte de la gamme complète des flexibilités offertes aux entreprises.

L'analyse fait ressortir d'importants avantages environnementaux; la réduction des émissions de GES étant estimée à 92 Mt éq CO_2 sur l'ensemble du parc automobile de 2011 à 2016, ce qui donne une valeur actuelle de un milliard de dollars si l'on attribue au carbone une valeur de 25 $ la tonne.

La valeur actuelle des avantages totaux inclus dans l'analyse est estimée à 13,4 milliards de dollars et la valeur actuelle des coûts totaux est estimée à 4,2 milliards de dollars. La valeur actuelle des avantages nets associés au Règlement (c'est-à-dire avantages totaux de 13,4 milliards de dollars moins les coûts totaux de 4,2 milliards de dollars) est de 9,2 milliards de dollars. Globalement, les avantages sociaux excèdent les coûts totaux selon un ratio de plus de 3 pour 1.

Les avantages et les coûts figurant ci-dessous représentent l'impact cumulatif sur la durée de vie de chacune des années de modèle indiquées. Ces avantages et ces coûts représentent des valeurs différentielles calculées à partir du montant de référence de l'année de modèle 2008; par exemple, les coûts technologiques du parc de l'année de modèle 2011 sont supérieurs de 138 millions de dollars (valeur actuelle) à ceux du parc de l'année de

[12] Un exemplaire de l'analyse coûts-bénéfices, intitulée *Rapport technique sur l'analyse du projet de réglementation des émissions de dioxyde de carbone par les véhicules moteurs* et préparée pour EC par Cantran Enterprises Ltée et Lawson Economics Research Inc., peut être obtenu sur demande.

modèle 2008, et ceux du parc de l'année de modèle 2016 le sont de 1,273 milliard de dollars (valeur actuelle), toujours à ceux du parc de l'année de modèle 2008.

Table 1: Summary of main costs and benefits of the Regulations (2009 $M, using 8% discount rate)

Incremental Costs and Benefits	MY* 2011	MY 2012	MY 2013	MY 2014	MY 2015	MY 2016	Combined MYs 2011–16
Quantified Costs							
A. Consumer Costs							
Technology Costs	138	262	472	649	876	1,273	3,670
B. Costs to Canadians							
Noise, Accidents, Congestion	32	71	79	85	98	123	488
C. Costs to Government							
Compliance Promotion	0.28	0.02	0.02	0.01	0.01	0.01	0.35
Enforcement	0.05	0.06	0.06	0.05	0.05	0.05	0.32
Regulatory Administration	0.62	0.63	0.48	0.44	0.41	0.38	2.96
Vehicle Emission Testing	0.63	1.32	0.95	0.88	0.78	0.73	5.30
Sum of Costs	172	335	553	735	975	1,397	4,167
Monetized Benefits							
Pretax Fuel Savings	944	1,114	1,421	1,633	2,004	2,560	9,676
Reduced Refueling time	56	62	78	89	109	141	535
Additional Driving	128	274	299	316	353	421	1,791
Reduction in CACs	32	37	48	55	67	86	325
Reduction in GHGs	96	119	152	174	212	267	1,020
Sum of Benefits	1,256	1,606	1,998	2,267	2,745	3,475	13,347
NET BENEFIT	1,084	1,271	1,445	1,532	1,770	2,078	9,180
Fuel savings (billion litres)	2.13	2.7	3.71	4.61	6.11	8.38	28
Emission reductions (Mt CO_2e)	6.59	8.9	12.37	15.48	20.6	27.9	92
Benefit to Cost Ratio:	7.4	4.8	3.6	3.1	2.8	2.5	3.2
Vehicle Sales (thousands)	1,522	1,538	1,565	1,576	1,595	1,597	9,395
Qualitative and Non-Monetized Impacts							
Oil Extraction, Petroleum Refiners and Retailers	• Firms involved in oil extraction, petroleum refiners and retailers may be impacted by reduced demand for motor gasoline. • This could lead to reduced growth in the Canadian industry, or, if growth is not reduced, increased exports.						
Administrative and reporting costs	• Incremental costs are expected to be marginal given that the regulated community is already subject to the reporting requirement of other environmental regulations.						

* Model year

Tableau 1 — Résumé des principaux résultats (en M$ de 2009, avec un taux d'escompte de 8 %)

Avantages et coûts différentiels	AM* 2011	AM 2012	AM 2013	AM 2014	AM 2015	AM 2016	Total des AM 2011-2016
Coûts quantifiés							
A. Coûts pour le consommateur							
Coûts technologiques	138	262	472	649	876	1 273	3 670
B. Coûts pour les Canadiens							
Bruit, accidents, congestion	32	71	79	85	98	123	488

Tableau 1 (*suite*)

Avantages et coûts différentiels	AM* 2011	AM 2012	AM 2013	AM 2014	AM 2015	AM 2016	Total des AM 2011-2016
C. Coûts pour le gouvernement							
Promotion de la conformité	0,28	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,35
Application de la loi	0,05	0,06	0,06	0,05	0,05	0,05	0,32
Administration de la règlementation	0,62	0,63	0,48	0,44	0,41	0,38	2,96
Essais de contrôle des émissions	0,63	1,32	0,95	0,88	0,78	0,73	5,30
Somme des coûts	172	335	553	735	975	1 397	4 167
Avantages monétisés							
Économies de carburant avant taxes	944	1 114	1 421	1 633	2 004	2 560	9 676
Réduction de la fréquence de remplissage du réservoir	56	62	78	89	109	141	535
Conduite additionnelle	128	274	299	316	353	421	1 791
Réduction des contaminants atmosphériques	32	37	48	55	67	86	325
Réduction des GES	96	119	152	174	212	267	1 020
Somme des avantages	1 256	1 606	1 998	2 267	2 745	3 475	13 347
AVANTAGE NET	1 084	1 271	1 445	1 532	1 770	2 078	9 180
Économies de carburant (milliards de litres)	2,13	2,7	3,71	4,61	6,11	8,38	28
Réduction des émissions (Mt éq CO_2)	6,59	8,9	12,37	15,48	20,6	27,9	92
Rapport avantages / coûts	7,4	4,8	3,6	3,1	2,8	2,5	3,2
Ventes de véhicules (milliers)	1 522	1 538	1 565	1 576	1 595	1 597	9 395
Impacts qualitatifs et non monétisés							
Extraction de pétrole, raffineurs et distributeurs de pétrole	• Les entreprises engagées dans l'extraction du pétrole ainsi que les raffineurs et distributeurs de pétrole risquent d'être affectés par la réduction de la demande d'essence automobile. • Cela pourrait mener à une baisse de la croissance de l'industrie au Canada ou, si la croissance ne baisse pas, à une hausse des exportations.						
Coûts d'administration et de soumission de rapports	• On s'attend à ce que les coûts différentiels soient marginaux, puisque la communauté réglementée doit déjà soumettre des rapports pour d'autres règlements environnementaux.						

* Année de modèle

Sector profile

The Canadian automotive industry is labour and capital intensive, globalized and export-oriented. It is Canada's largest manufacturing sector, contributing 12% of Canadian manufacturing GDP (or 1.7% of total Canadian GDP). Canadian automotive assemblers include General Motors, Ford, Chrysler, Toyota, Honda and Suzuki.[13] In 2008, the Canadian automotive manufacturing sector directly employed over 141 000 people. Auto industry exports totalled $56 billion or 12% of total Canadian merchandise exports. In 2008, 96% of Canadian automotive industry exports were destined for the United States, representing $54.2 billion, while Canada imported $68 billion of automotive goods from the United States reflecting a trade deficit. The production of the automotive manufacturing sector in Canada is heavily concentrated in Ontario, representing, in 2008, 94% of all automotive shipments, 94% of all automotive exports, and 83% of total automotive employment.

[13] As of 2010, Suzuki no longer produces vehicles in Canada.

Profil du secteur

Mondialisée et axée sur l'exportation, l'industrie automobile canadienne exige beaucoup de main-d'œuvre et de capitaux. Avec ses 12 % de contribution au PIB manufacturier (ou 1,7 % du PIB total du Canada), elle représente le plus important secteur manufacturier canadien. Parmi les assembleurs de véhicules automobiles présents au Canada, citons General Motors, Ford, Chrysler, Toyota, Honda et Suzuki[13]. En 2008, le secteur manufacturier automobile canadien employait directement plus de 141 000 personnes. Les exportations de l'industrie automobile s'élèvent à 56 milliards de dollars, ce qui représente 12 % de la totalité des exportations de marchandises du Canada. En 2008, 96 % des exportations réalisées par l'industrie automobile canadienne, totalisant 54,2 milliards de dollars, étaient destinées aux États-Unis, tandis que le Canada importait des États-Unis pour 68 milliards de dollars de produits automobiles, ce qui reflète un déficit commercial. La production du secteur manufacturier automobile du

[13] Depuis 2010, Suzuki ne produit plus de véhicules au Canada.

Analytical framework

Incremental impact: Impacts are analyzed in terms of incremental changes to emissions, and costs and benefits to stakeholders. The incremental impacts were determined by comparing two scenarios: a regulatory policy scenario and business as usual (BAU) scenario. The two scenarios are presented below.

Timeframe for analysis: The time horizon used for evaluating the impacts is 37 years. The first year of analysis is 2011, when the Regulations come into force. The Regulations also apply to the 2017 model year and later; however, the costs and benefits of the Regulations estimated in this analysis accrue only to 2011–2016 model year vehicles, over their maximum lifetime of 26 years for cars and 31 years for trucks.[14]

Approach to cost and benefit estimates: The costs of the Regulations have been estimated using the Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles (OMEGA) model, originally developed by the U.S. EPA. Canadian data was used in order to estimate the impacts of the Regulations related to the Canadian fleet. The model estimates the costs to producers of meeting the Regulations, which are based on the cost of technologies applied to vehicles in order to meet the Regulations. Benefits associated with a reduction in emissions of GHGs, CACs, reductions in fuel consumption, and the benefit of fewer trips to the filling station have been estimated and monetized. Both costs and benefits are increased due to the rebound effect,[15] which provides additional benefits to vehicle owners in the form of increased vehicle-kilometres driven, but can also increase societal costs due to increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. These sources of costs and benefits are also estimated monetarily.

Analytical scenarios

The business as usual: The cost-benefit analysis makes a "business as usual" forecast for vehicles of the 2011–2016 model years, including business as usual assumptions regarding their technological characteristics, lifetime usage, fuel consumption and emissions in the absence of the U.S. and Canadian regulations. The forecast incorporates recent trends in technologies, and announced product plans by manufacturers. For each manufacturer the forecast includes the fuel consumption/GHG emission characteristics of each vehicle model ("nameplate") and main variants — i.e. the technologies incorporated, and the fuel consumption/emission rates per vehicle-kilometre.

[14] Each calendar year fewer and fewer vehicles from each model year remain on the road. Costs and benefit estimates in this analysis have been adjusted to reflect this.

[15] The rebound effect refers to an increase in driving as it becomes relatively cheaper due to increased fuel efficiency.

Canada est principalement concentrée en Ontario, ce qui représentait, en 2008, 94 % de tous les envois automobiles, 94 % de toute l'exportation automobile et 83 % de la totalité des emplois du secteur automobile.

Cadre d'analyse

Impact différentiel : L'analyse de l'impact porte sur les variations différentielles des émissions ainsi que sur les avantages et les coûts correspondants pour les différents intervenants. Les divers impacts différentiels ont été obtenus par comparaison de deux scénarios : le premier en maintenant le statu quo (MSQ) et le second en appliquant une politique de réglementation. Ces deux scénarios sont présentés ci-dessous.

Période de l'analyse : L'horizon temporel utilisé aux fins de l'analyse des impacts est de 37 ans. L'analyse commence à partir de 2011, année où le Règlement entre en vigueur. Le Règlement s'applique aussi aux années de modèle de 2017 et ultérieures; cependant, les avantages et les coûts évalués dans la présente analyse relativement au Règlement ne sont dévolus qu'aux véhicules des années de modèle 2011-2016, avec une durée de vie maximale de 26 ans pour les voitures et 31 ans pour les camions[14].

Méthode d'estimation des avantages et des coûts : Les coûts afférents au Règlement ont été estimés en fonction du modèle OMEGA (*Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles*, ou modèle d'optimisation en vue de réduire les émissions de GES des automobiles) développé au départ par l'EPA des États-Unis. Des données canadiennes ont servi à estimer l'incidence du Règlement qui porte sur le parc automobile canadien. Ce modèle sert à estimer le coût de conformité au Règlement pour les producteurs à partir du coût des améliorations technologiques apportées aux véhicules pour se conformer au Règlement. Les avantages liés à la diminution des émissions de GES et de contaminants atmosphériques, à la baisse de la consommation de carburant et à la réduction des arrêts au poste d'essence ont été estimés et monétisés. Tant les coûts que les avantages augmentent à cause de l'effet de rebond[15], ce qui fournit aux propriétaires de véhicules des avantages accrus sous forme d'augmentation des véhicule-kilomètres parcourus, mais pourrait en contrepartie augmenter le coût pour la société en raison de l'augmentation de l'encombrement des voies de circulation, des collisions et du bruit. Ces sources d'avantages et de coûts ont elles aussi fait l'objet d'une monétisation.

Scénarios d'analyse

Maintien du statu quo : L'analyse coûts-avantages se base sur des prévisions de maintien du statu quo pour les véhicules des années de modèle 2011-2016, ainsi que des hypothèses de MSQ concernant leurs caractéristiques technologiques, leur durée de vie utile, leur consommation de carburant et leurs émissions en l'absence de réglementation américaine et canadienne. Les prévisions tiennent compte des tendances technologiques récentes ainsi que des annonces faites par les constructeurs en matière de planification de produits. Pour chaque constructeur, les prévisions tiennent compte de la consommation de carburant et des émissions de GES de chaque modèle de véhicule (« plaque-marque ») ainsi que des variantes principales, c'est-à-dire les technologies utilisées et les taux de consommation de carburant et d'émissions par véhicule-kilomètre.

[14] Chaque année civile voit diminuer le nombre de véhicules de chaque année de modèle toujours sur la route. L'estimation des coûts et bénéfices de la présente analyse a été ajustée pour tenir compte de ce phénomène.

[15] L'effet de rebond est une augmentation de la conduite entraînée par la baisse relative des coûts liés à une amélioration du rendement du carburant.

The regulatory policy: This scenario is defined by the implementation of the Regulations.

The 2008 model year is the baseline for analysis, and the technology costs reported by model year are incremental to the 2008 model year. Under the regulatory scenario, technologies and compliance options are applied to vehicles in order for companies to meet their regulated standards, and the estimated incremental cost per vehicle is calculated on this basis. This leads to increased prices for purchasers of new vehicles; however, results from the OMEGA model, described below, show that increases in fuel efficiency allow for a simple payback period averaging less than 1.5 years for the average vehicle; and that fuel savings will be higher than the increased cost of the vehicles.

Increases in fuel efficiency lead to benefits in the form of reductions in GHG emissions per vehicle, and an overall reduction in fuel demand. GHG emissions are reduced at the tailpipe, and both GHG and CAC emissions are reduced in the extraction, transportation, production and storage of fuels. However, the rebound effect[16] reduces a portion of these benefits in the form of increased CAC emissions from vehicles due to higher vehicle-kilometres travelled. The benefit of increased driving and less time spent at the fuelling station also leads to societal costs in the form of increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise.

Because Canadian standards will be equivalent to those in the United States, it is the assumption of the Canadian analysis that each vehicle offered in Canada will be modified as for the U.S. market, as in practice manufacturers will design for the larger market. The OMEGA outputs from the U.S. EPA analysis were applied to the Canadian fleet in order to calculate the scenario results.

OMEGA, sources of data, and main assumptions

OMEGA[17]

OMEGA is a vehicle technology forecasting and costing model. OMEGA shows how each of the vehicles could be modified by the application of technologies to meet the standards at least cost, given assumptions about the menu of available technologies. OMEGA compares all practical sets of modifications and selects that which minimizes total costs for each manufacturer. The output from OMEGA consists of estimated average emission rates for cars and light trucks, average costs per vehicle and total costs, for the specified model year standard. OMEGA predicts changes in the fuel consumption and emissions of each vehicle variant, which might change their performance characteristics and their prices, but it does not predict sales changes (i.e. sales remain constant throughout the analysis). OMEGA also does not predict credit trading between companies or advanced technology credits.

[16] This analysis adopts a rate of 10% as the central rate for the rebound effect.
[17] www.epa.gov/oms/climate/models.htm

La politique de réglementation : Ce scénario est défini par l'application du Règlement.

L'année de modèle 2008 sert de référence pour l'analyse; les coûts afférents à la technologie rapportés pour chaque année de modèle sont calculés de façon différentielle à partir de l'année de modèle 2008. Selon le scénario de réglementation, les options de technologie et de conformité sont appliquées aux véhicules par les entreprises en vue de répondre aux normes réglementaires et le coût différentiel estimé par véhicule est calculé sur cette base. On obtient ainsi une augmentation du prix d'achat des véhicules neufs; cependant, les résultats obtenus à partir du modèle OMEGA, décrits ci-dessous, indiquent que l'augmentation du rendement de carburant permet d'anticiper une période de récupération moyenne inférieure à un an et demi pour un véhicule moyen et que les économies de carburant excéderont l'augmentation du coût des véhicules.

L'augmentation de l'efficacité énergétique entraîne des avantages sous forme de réduction des émissions de GES par véhicule ainsi que de la demande globale de carburant. Les émissions de GES des gaz d'échappement sont réduites, et les émissions de GES et de contaminants atmosphériques sont réduites pendant l'extraction, le transport, la production et l'entreposage des carburants. Par contre, l'effet de rebond[16] tend à réduire une partie de ces avantages par une augmentation des émissions de contaminants atmosphériques provenant d'une augmentation du nombre de véhicule-kilomètres parcourus par les véhicules automobiles. L'avantage lié à l'augmentation de la conduite entre deux arrêts au poste d'essence entraîne également des coûts pour la société sous forme d'une augmentation de l'encombrement des voies de circulation, des collisions et du bruit.

Puisque les normes canadiennes seront équivalentes à celles des États-Unis, l'analyse canadienne fait l'hypothèse que chaque véhicule offert au Canada sera modifié de la même façon que pour le marché américain puisqu'en pratique, les constructeurs ont tendance à concevoir pour le marché élargi. Les résultats de l'analyse de l'EPA des États-Unis à partir du modèle OMEGA ont été appliqués au parc automobile canadien afin de calculer les résultats liés aux scénarios.

Modèle OMEGA, sources de données et hypothèses principales

Le modèle OMEGA[17]

OMEGA est un modèle prévisionnel et de détermination des coûts basé sur la technologie des véhicules. Il montre comment chaque véhicule peut être modifié par l'application de technologies afin de se conformer aux normes à moindre coût en fonction des hypothèses faites sur l'éventail des technologies disponibles. Le modèle OMEGA compare tous les ensembles de modifications pratiques et sélectionne celui qui minimise le total des coûts pour chaque constructeur. Les résultats générés par OMEGA consistent en une estimation du taux d'émissions moyen des voitures et des camionnettes, du coût moyen par véhicule et du coût total lié à la norme applicable pour l'année de modèle analysée. OMEGA prédit les changements que subiront la consommation de carburant et les émissions de chaque variante d'un véhicule, ce qui peut modifier leurs caractéristiques de performance et leur prix, mais ne prédit pas la variation des ventes (c'est-à-dire que ces dernières demeurent constantes pendant toute la durée de l'analyse).

[16] Un taux central de 10 % a été adopté pour l'effet de rebond aux fins de la présente analyse.
[17] www.epa.gov/oms/climate/models.htm

Fuel prices

An input required by OMEGA is Canadian fuel price forecasts. A National Energy Board[18] forecast of fuel prices was used for the period up to 2020, and was extended for the period from 2021–2050 with a forecast from EC's E3MC model.

Sales forecasts

An input required by OMEGA is Canadian vehicle sales forecasts, which were provided to EC by industry experts Desrosiers Automotive Consultants Inc. Estimates for sales in the 2010–2016 model years were based on macroeconomic variables and forecasts, estimates of replacement demand, and other market intelligence. It should be noted that these forecasts represent only one view of potential sales of vehicles in Canada, and that other views exist. The GHG performance of each of the vehicles was estimated with data from Transport Canada's Vehicle Fuel Economy Information System (VFEIS).

Value of GHGs

The social cost of carbon (SCC) estimates the monetary value of the global damage an incremental tonne of emitted carbon is expected to impose over its lifespan in the atmosphere. Estimates of the SCC value vary widely and there is no consensus as to precise values to use for a benefits analysis. For example, experts such as William Nordhaus, Chris Hope and Richard Tol have reported mean SCC values in the range of $10 to $25 for per tonne of CO_2e, whereas the Stern review reported a value closer to $100. In large part, the variability of estimates 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 this and other key variables. Other benchmarks for carbon valuation in a benefits analysis include the price of carbon on exchange markets and target prices announced by key jurisdictions, which represent the marginal cost of reducing CO_2e emissions. The price of carbon on the European Climate Exchange (ECX) is currently trading in the neighbourhood of $24.[19] The most recent United Kingdom values for carbon valuation[20] range from $21 to $47, with a central value of $39 in the traded sector and from $46 to $138, with a central value of $92[21] in the non-traded sector for 2010. Together, the above factors suggest that a plausible range of CO_2e value estimates would normally fall within a range of approximately $10 to $100 per tonne of CO_2e.

[18] 2009 Reference Case Scenario: Canadian Energy Demand and Supply to 2020.

[19] ECX price of carbon of 15 euros was converted to Canadian dollars using an exchange rate of 1 euro = $1.58.

[20] These ranges represent carbon values for 2010 used in UK policy appraisal, based on estimated marginal abatement costs for emissions reductions in each sector. For details, see "Carbon Valuation in UK Policy Appraisal: A Revised Approach," Department of Energy and Climate Change, July 2009.

[21] UK price of carbon range of £26 to £78 was converted to Canadian dollars using an exchange rate of £1 = $1.78 for 2009.

OMEGA ne prédit pas non plus les échanges de points entre entreprises, ni les points octroyés pour les technologies de pointe.

Prix du carburant

La prévision des prix du carburant au Canada est un intrant nécessaire au modèle OMEGA. Une prévision du prix du carburant émise par l'Office national de l'énergie[18] a été utilisée pour la période allant jusqu'à 2020, puis étendue à la période 2021-2050 à partir d'une prévision tirée du modèle E3MC d'EC.

Prévisions des ventes

Parmi les intrants nécessaires au modèle OMEGA figurent également les prévisions de vente de véhicules au Canada, qui ont été fournies à EC par les spécialistes de l'industrie de Desrosiers Automotive Consultants Inc. L'estimation des ventes portant sur les années de modèle 2010-2016 est basée sur des variables et prévisions macroéconomiques, sur l'estimation de la demande de remplacement et sur d'autres informations commerciales. Il est à noter que ces prévisions ne représentent qu'un point de vue sur le potentiel de vente de véhicules au Canada et qu'il en existe d'autres. La performance de réduction des émissions de GES de chaque véhicule a été estimée à partir de données du Système sur l'économie de carburant et sur les émissions des véhicules de Transports Canada.

Valeur monétaire des GES

Le coût social du carbone (CSC) est une estimation de la valeur monétaire des préjudices projetés causés à l'échelle planétaire par chaque tonne supplémentaire d'émissions de carbone au cours de sa durée de vie dans l'atmosphère. Les estimations de la valeur du CSC varient largement et il n'existe pas de consensus concernant les valeurs précises à utiliser pour une analyse avantages-coûts. Par exemple, des experts tels que William Nordhaus, Chris Hope et Richard Tol ont publié des valeurs moyennes du CSC situées entre 10 $ et 25 $ par tonne d'équivalent CO_2 tandis que le rapport Stern donnait plutôt une valeur s'approchant de 100 $. La variabilité des estimations dépend en grande partie du choix des principaux paramètres pris en compte pour le calcul du CSC, par exemple le taux d'escompte exact à utiliser. Il est généralement admis que les estimations, même à l'intérieur d'un même modèle, varient largement en fonction du niveau que l'on choisit d'attribuer à cette variable essentielle ainsi qu'à d'autres. Parmi les autres valeurs de référence utilisées pour l'évaluation de l'impact du dioxyde de carbone, citons le prix de ce dernier sur les marchés d'échange et les prix indicatifs annoncés par les principales juridictions, qui représentent le coût marginal de la réduction des émissions d'équivalents CO_2. À la Bourse européenne du carbone (BEC), le prix du carbone s'échange actuellement autour de 24 $[19]. Au Royaume-Uni, l'évaluation la plus récente du carbone[20] pour 2010 varie entre 21 $ et 47 $ avec une valeur centrale de 39 $ dans le secteur lié au commerce international, et de 46 $ à 138 $, avec une valeur centrale de 92 $[21], dans le secteur non

[18] Scénario de référence pour 2009 : offre et demande d'énergie au Canada jusqu'à 2020.

[19] Le prix de 15 euros du dioxyde de carbone à la BEC a été converti en dollars canadiens en utilisant un taux de change de 1 euro = 1,58 $.

[20] Ces plages reflètent les valeurs du dioxyde de carbone pour 2010 utilisées pour l'évaluation aux fins d'élaboration de la politique britannique et basées sur une estimation des coûts d'abattement marginaux de réduction des émissions pour chaque secteur. Pour plus de détails, voir le document *Carbon Valuation in UK Policy Appraisal: A Revised Approach* publié par le Department of Energy and Climate Change en juillet 2009.

[21] La plage de prix du dioxyde de carbone au Royaume-Uni, allant de 26 £ à 78 £, a été convertie en dollars canadiens en vertu d'un taux de change de 1 £ = 1,78 $ en 2009.

While research to determine the appropriate price of carbon for use in cost-benefit analysis is continuing, for this analysis a value of $25 per tonne of CO_2e has been adopted, growing at 3% annually. This value is broadly consistent with the range of estimates of the expected U.S. price of carbon, the current trading value of permits in the European Climate Exchange, and average peer reviewed estimates of the SCC.[22] Sensitivity analysis on the $10 to $100 range (also including a growth rate of approximately 2.4% per year as suggested by the IPCC Working Group II [2007, p. 822]) was also conducted.

Discount rate

A discount rate of 8% was used for estimating the present value of the costs and benefits in this analysis, as per Treasury Board Secretariat guidelines. Sensitivity analysis on the costs and benefits was also conducted at a 3% discount rate, and undiscounted.

Recent U.S. EPA Changes

The calculations of CO_2 emission target values, technology costs, and technology effectiveness have changed slightly between the U.S. Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) and the final rule. The calculations of CO_2 emission target values have become less than 1% less stringent for 2016 model year vehicles, while overall costs for technologies decreased. Collectively, these changes have resulted in a 1.6% increase in estimated GHG emissions reductions in the U.S. analysis, while technology costs are roughly $100, or 10% lower per 2016 model year vehicle in the final rule than in the NPRM.

Environment Canada recognizes that similar changes could be applied to the Canadian analysis, given the integrated nature of the North American automobile industry. Our review indicated that these changes would serve to slightly increase the estimated net benefits of the Regulations from the values presented here, as the estimated cost increase per vehicle will fall while the GHG emissions reductions will be somewhat higher. However, as these changes would not affect the central results of the analysis in a significant way (i.e. the benefit to cost ratio of over 3:1 would not significantly increase), it was not deemed necessary or cost-effective to redo the analysis.

Costs

Automobile manufacturers

Automobile manufacturers will need to redesign and apply technologies to their vehicles[23] in order to comply with the Regulations. It is assumed that manufacturers will meet the Regulations

[22] See "The Social Cost of Carbon: Trends, Outliers and Catastrophes," from *Economics Discussion Papers*, Discussion Paper 2007-44, September 19, 2007.

[23] These costs are also estimated in the OMEGA model.

échangé. Pris ensemble, les facteurs décrits ci-dessus suggèrent que la plage acceptable de valeurs estimées d'éq CO_2 varie approximativement entre 10 $ et 100 $ par tonne d'éq CO_2.

Bien que la recherche visant à établir le prix approprié du carbone aux fins d'analyse coûts-avantages se poursuive, une valeur de 25 $ par tonne d'éq CO_2 a été adoptée pour la présente analyse, avec une croissance annuelle de 3 %. Cette valeur est généralement en accord avec la plage d'estimations du prix projeté du carbone sur le marché américain, la valeur d'échange actuelle des permis à la Bourse européenne du carbone ainsi qu'avec le coût estimatif moyen du CSC évalué par des pairs[22]. Une analyse de sensibilité a également été effectuée sur la plage de 10 $ à 100 $ (avec un taux de croissance d'environ 2,4 % par an, tel qu'il est suggéré par le rapport du groupe de travail II du GEIC [2007, p. 822]).

Taux d'actualisation

Un taux d'actualisation de 8 % a été retenu aux fins d'estimation de la valeur actuelle des coûts et avantages dans la présente analyse, en conformité avec les directives du Secrétariat du Conseil du Trésor. Une analyse de sensibilité des coûts et avantages a également été effectuée, avec un taux d'escompte de 3 % et sans escompte.

Modifications récentes portées par l'EPA des États-Unis

Le calcul des valeurs ciblées d'éq CO_2, le coût des technologies et l'efficacité des technologies ont changé légèrement entre l'avis de projet de réglementation des États-Unis et le règlement final. Le calcul des valeurs ciblées d'éq CO_2 a baissé de moins de 1 % dans le cas des véhicules de l'année de modèle 2016 et le coût général des technologies a également baissé. Ensemble, ces changements ont permis d'augmenter de 1,6 % la réduction prévue des émissions de gaz à effet de serre dans l'analyse effectuée aux États-Unis, et le coût des technologies a baissé, de façon générale, de 100 $, ce qui représente une baisse de 10 % par véhicule de l'année de modèle 2016 dans les règlements finaux par rapport à l'avis de projet de réglementation.

Environnement Canada reconnaît que des changements semblables pourraient être apportés à l'analyse canadienne, étant donné l'intégration intrinsèque de l'industrie automobile nord américaine. Notre examen a déterminé que ces changements serviraient à augmenter légèrement, par rapport aux valeurs présentées ici, les avantages nets estimés du Règlement puisque l'augmentation des coûts estimés par véhicule diminuera pendant que les réductions d'émissions de GES seront un tant soit peu plus élevées. Cependant, étant donné que ces changements n'affecteraient pas d'une façon considérable les principaux résultats de l'analyse (c'est-à-dire le ratio avantage-coût de plus de 3 pour 1 n'augmenterait pas de façon significative), il n'a pas été considéré nécessaire ou avantageux de reprendre l'analyse.

Coûts

Constructeurs automobiles

Les constructeurs automobiles auront à modifier et à appliquer les technologies requises à leurs véhicules[23] afin de les rendre conformes au Règlement. Il est supposé que les constructeurs se

[22] Voir le document intitulé « The Social Cost of Carbon: Trends, Outliers and Catastrophes » et paru dans les *Economics Discussion Papers*, Discussion Paper 2007-44, 19 septembre 2007.

[23] Ces coûts sont également estimés par le modèle OMEGA.

by making the necessary modifications to the forecasted fleet. It is not within the capacity of OMEGA to model the full range of compliance flexibility. For instance, manufacturers could also comply by changing the sales mix of their fleets, or adding new vehicles to their fleet, such as electric vehicles. This suggests that other lower cost options that have not been modeled may be available to companies. Further, because the full range of credit opportunities available to manufacturers was not modeled, the costs of the Regulations may be somewhat over-estimated. For example, while car/truck trading was modeled, cross-manufacturer trading and advanced technology credits were not modeled.

It is assumed that there is no impact on vehicle sales, because the value of fuel savings over the first year of driving outweighs the expected cost increase for the average vehicle.[24] It is also assumed that all costs to automotive manufacturers are passed on to consumers and cost estimates are monetized as costs to the consumer.

Petroleum refiners and retailers and oil extraction

Petroleum refiners and retailers, and firms involved in oil extraction may be impacted by reduced demand for motor gasoline. It has been assumed in this analysis that a reduction in oil extraction, petroleum refining and retailing occurs in Canada. In reality, the Regulations could potentially lead to the assumed reduced growth in the Canadian industry, or, if future production does not change, to increased exports. These impacts are difficult to analyze, as any assumptions on the impacts of the proposed Regulations on the industry would be highly speculative, given the global nature of oil demand and supply. Further, the impacts on the Canadian industry imposed by the U.S. Regulations would be equally difficult to discern.

Consumers

Consumers are expected to be impacted by paying higher prices for their motor vehicle purchases. The average cost increase per car has been estimated at $1,057 and $1,419 per truck for model year 2016 over the baseline model year 2008 vehicles, for an average cost increase per vehicle of $1,195. At an average cost per vehicle of $25,000 in 2008, this represents an approximate 5% increase over the model year 2008 prices. In reality, relative changes in vehicle prices and performance may impact consumer choice; however, it is not within the capacity of OMEGA to model consumer choice.

Government

Costs to the Government of Canada of the Regulations fall into four principal categories: enforcement costs, compliance promotion costs, regulatory administration and vehicle testing. These incremental costs are presented in the following table.

[24] In reality, sales could be impacted; however, the direction and size of this impact is ambiguous.

conformeront au Règlement en apportant les modifications requises au parc prévu. La modélisation de l'éventail complet des souplesses de conformité excède les capacités du modèle OMEGA. Par exemple, les constructeurs pourraient également se rendre conformes en changeant la composition de leur chiffre de ventes ou en ajoutant à leur parc de nouveaux véhicules comme des modèles électriques. On peut en déduire que d'autres options moins onéreuses non prises en compte seraient disponibles aux entreprises. De plus, comme l'éventail complet des possibilités de crédit auxquelles les constructeurs auraient accès n'a pas été pris en compte dans le modèle, les coûts qu'entraînera le Règlement peuvent avoir été quelque peu surestimés. Par exemple, alors que les échanges liés aux voitures et aux camionnettes figurent dans le modèle, les échanges entre constructeurs et les points octroyés pour les technologies de pointe n'y figurent pas.

On a supposé que l'incidence sur les ventes de véhicules est nulle puisque la valeur des économies de carburant réalisées pendant la première année excède l'augmentation anticipée du coût moyen des véhicules[24]. Comme il est également supposé que tous les coûts supportés par les constructeurs automobiles sont retransmis aux consommateurs, les coûts estimés sont monétisés sous forme de coûts assumés par le consommateur.

Extraction du pétrole, raffineurs et distributeurs de pétrole

Les producteurs et distributeurs de pétrole ainsi que les entreprises d'extraction risquent d'être affectés par la réduction de la demande de l'essence automobile. Dans la présente analyse, on suppose qu'une baisse de l'extraction, du raffinage et de la distribution du pétrole se produira au Canada. En réalité, le Règlement pourrait potentiellement mener à une baisse de la croissance de l'industrie au Canada ou, si la production future n'est pas affectée, à une augmentation des exportations. Ces effets sont difficiles à analyser; en effet, toute hypothèse concernant l'incidence du règlement proposé sur l'industrie revêt un caractère hautement conjectural en raison de la nature planétaire de l'offre et de la demande de pétrole. De plus, l'incidence sur l'industrie canadienne de la réglementation imposée par les États-Unis serait également difficile à discerner.

Les consommateurs

On s'attend à ce que ce soit les consommateurs qui soient affectés en payant plus cher les véhicules automobiles qu'ils achèteront. L'augmentation moyenne du coût d'achat a été estimée à 1 057 $ par voiture automobile et à 1 419 $ par camionnette pour l'année de modèle 2016, avec pour référence les véhicules de l'année de modèle 2008, ce qui donne une augmentation moyenne de 1 195 $ du coût des véhicules. Pour un coût moyen par véhicule de 25 000 $ en 2008, cela représente donc une augmentation de 5 % par rapport au prix des véhicules de l'année de modèle 2008. En réalité, les changements relatifs dans les prix des véhicules et dans la performance peuvent avoir une influence sur le choix du consommateur. Toutefois, le modèle OMEGA n'a pas la capacité de modéliser le choix du consommateur.

Le gouvernement

Pour le gouvernement canadien, les coûts entraînés par le Règlement se répartissent en quatre catégories principales selon qu'ils sont liés à l'application de la loi, à la promotion de la conformité, à l'administration de la réglementation ou aux essais de

[24] En réalité, les ventes pourraient être affectées, mais la direction et l'envergure de cet impact restent ambiguës.

Table 2: Incremental Cost to Government (2010 – 2016), (2009 $M)[25]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	6 - Year Total
Compliance Promotion	0.30	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.40
Enforcement	0.05	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.41
Regulatory Administration	0.67	0.74	0.60	0.60	0.60	0.60	3.82
Vehicle Emission Testing	0.68	1.54	1.20	1.20	1.15	1.15	6.93
Total	**1.71**	**2.37**	**1.90**	**1.90**	**1.85**	**1.85**	**11.56**

The cost of enforcement, compliance promotion, regulatory administration and vehicle emission testing costs is estimated to be in the order of $11.56 million over the 2011–2016 period.

Compliance promotion: Costs are estimated at approximately $303,000 the first year the Regulations come into force. Initial proactive compliance promotion activities to support the Regulations include approximately $250,000 for training enforcement officers as well as training for manufacturers relating to fleet averaging requirements and electronic submission of data. This complements the approach used with the automotive industry relating to oxides of nitrogen (NOx) fleet averaging requirements under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. In subsequent years, the costs will be lower (<$20,000 per year) and will mostly be related to annual compliance strategy development, data collection and organization.

Enforcement: Costs in the first year are estimated to be about $54,000 for inspections, investigation of alleged violations, and measures to deal with alleged violations, etc. For subsequent years, the enforcement costs are estimated to be about $72,000 per year. Enforcement costs are due to the relatively small number of regulated firms, the expected compliance level and the training investment made in the first year of the Regulations, as noted above for compliance promotion.

Regulatory administration: Costs in the first year are estimated to be about $670,000, which includes salaries, operation and maintenance. Operation and maintenance includes approximately $600,000 over the first two years of the regulation to develop and maintain an electronic reporting system to enable companies to submit data related to their fleet average emissions and related credits or deficits for each model year fleet.

[25] Note that costs to Government in Table 2 are undiscounted, while costs to Government in Table 1 are discounted. Totals may be slightly different due to rounding.

contrôle des véhicules. Ces coûts différentiels sont présentés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 2 — Coûts différentiels pour le gouvernement (2010 – 2016), (M$ de 2009)[25]

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Total sur 6 ans
Promotion de la conformité	0,30	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,40
Application de la loi	0,05	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07	0,41
Administration de la règlementation	0,67	0,74	0,60	0,60	0,60	0,60	3,82
Essais de contrôle des émissions	0,68	1,54	1,20	1,20	1,15	1,15	6,93
Total	**1,71**	**2,37**	**1,90**	**1,90**	**1,85**	**1,85**	**11,56**

Les coûts liés à l'application de la loi, à la promotion de la conformité, à l'administration de la réglementation et aux essais de contrôle des véhicules sont estimés autour de 11,56 millions de dollars pour la période couverte par le règlement proposé.

Promotion de la conformité : Les coûts sont estimés autour de 303 000 $ la première année d'entrée en vigueur du Règlement. Parmi les activités initiales de promotion proactive de la conformité, citons environ 250 000 $ pour la formation des agents de l'autorité ainsi que la formation des constructeurs au sujet des normes moyennes pour leur parc automobile et de la soumission électronique des données. Cette approche complèterait celle qui est appliquée par l'industrie automobile en ce qui a trait aux normes moyennes d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x) pour leur parc automobile en vertu du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Pour les années ultérieures, les coûts diminueront (< 20 000 $ par an) et découleront principalement de l'élaboration d'une stratégie de conformité annuelle ainsi que de la collecte et de l'organisation des données.

Application de la loi : Les coûts au cours de la première année ont été estimés à environ 54 000 $ pour les inspections, les enquêtes pour infractions présumées et les mesures pour traiter les infractions présumées, etc. Pour les années ultérieures, les coûts d'application sont estimés à environ 72 000 $ par an. Les coûts d'application sont générés par le nombre relativement restreint de personnes réglementés, le niveau attendu de conformité et les investissements en formation faits durant la première année du Règlement, comme il est précisé ci-dessus en ce qui a trait à la promotion de la conformité.

Administration de la réglementation : Les coûts au cours de la première année ont été estimés à environ 670 000 $, ce qui inclut les salaires et les coûts d'exploitation et d'entretien. Les coûts d'exploitation et d'entretien seraient d'environ 600 000 $ pendant les deux premières années pour développer et soutenir la mise en place d'un système de rapports électronique qui permettra aux entreprises de soumettre leurs données sur les valeurs moyennes d'émissions de leur parc automobile ainsi qu'aux points et déficits connexes pour chaque année de modèle.

[25] Veuillez noter que les coûts au gouvernement au tableau 2 ne sont pas actualisés, alors que ceux au tableau 1 le sont. Les totaux peuvent être sensiblement différents à cause des arrondissements.

Vehicle emission testing: Costs in the first year are estimated to be about $680,000, which includes salaries, operation and maintenance (including an upgrade to the testing facilities and associated equipment to accommodate the increase in volume of testing), and will be a ramp up period for the testing and emissions verification program. The program will be fully implemented by the third year. At full implementation, it is estimated that the Regulations would result in an incremental cost of approximately $1.15 million per year to deliver and administer the testing and emissions verification program, including associated laboratory costs.

Canadians

Accidents, congestion, and noise: Some additional accidents and casualties, increased congestion, and additional noise can be expected to result from more stringent standards, due to the rebound effect, compared to the baseline vehicle-kilometres. For the Canadian evaluation, the central value for safety costs (accidents) is assumed to be 0.64¢ per vehicle-km,[26] the cost estimated for time delays due to congestion is 2.2¢ per vehicle-km,[27] and the value of increased noise is 0.1¢ per vehicle-km.[28]

Together, the present value of costs to Canadians of increased accidents, congestion, and noise due to the Regulations has been estimated at $488 million over the lifetime of the 2011–2016 fleets.

Benefits

Increases in vehicle fuel efficiency can offer environmental benefits stemming from a reduction in GHG and CAC emissions, increased driving due to the rebound effect, and savings in fuel costs.

Emissions of greenhouse gases

Meeting the Regulations will result in an incremental reduction in air pollution associated with GHG emissions of 92 Mt over the lifetime of the 2011–2016 fleets, due to reductions in oil extraction, petroleum refining and retailing, and the combustion of motor gasoline. Of the total reductions, approximately 77% come from modifications to vehicles and approximately 23% come from oil extraction, petroleum refining and retailing. Of the reductions from vehicles, approximately 85% come from fuel consumption technology improvements and approximately 15% come from air conditioning modifications, with 63% coming from trucks and 37% coming from cars.

Although impacts on the Canadian industries are uncertain, it is assumed in this analysis that all of the reductions of GHG emissions from the oil extraction, petroleum refining and retailing

[26] Borer Blindenbacher, F and Karangwa, E: "Estimating the Total Costs of Accidents," Full-Cost Investigation Project, Economic Analysis Directorate, Transport Canada, April 2007.

[27] iTRANS Consulting Inc.: *Costs of Non-Recurrent Congestion in Canada* Final Report, Transport Canada, Economic Analysis, 11 December 2006.

[28] Gillen, D: "Estimation of Noise Costs due to Road, Rail and Air Transportation in Canada," Full-Cost Investigation Project, Economic Analysis Directorate, Transport Canada, March 2007.

Essais de contrôle des émissions : Les coûts au cours de la première année ont été estimés à environ 680 000 $, ce qui inclut les salaires, et les coûts d'exploitation et d'entretien (comprenant une mise à niveau des centres d'analyse et du matériel associé pour tenir compte de l'augmentation dans l'ampleur des tests). Ces coûts représentent une période d'entrée accélérée pour le programme de vérification et d'essai des émissions. Le programme sera entièrement mis en place au cours de la troisième année. Après la mise en œuvre intégrale du programme, il a été estimé que le Règlement générera un coût différentiel d'environ 1,15 million de dollars par année pour lancer et administrer le programme de vérification et d'essai des émissions, ce qui inclut les coûts de laboratoire.

Les Canadiens

Encombrements, accidents et bruit : Par rapport aux kilomètres parcourus de référence, on peut s'attendre à une augmentation des accidents et du nombre de victimes, des encombrements et du bruit résultant de l'application de normes plus rigoureuses, en raison de l'effet de rebond. Aux fins d'évaluation pour le Canada, la valeur centrale admise des coûts de sécurité (accidents) est de 0,64 ¢ par véhicule-kilomètre parcouru[26]; quant au coût estimé des retards causés par les encombrements, il est de 2,2 ¢ par véhicule-kilomètre parcouru[27] et celui du bruit supplémentaire est de 0,1 ¢ par véhicule-kilomètre parcouru[28].

La valeur actuelle des coûts cumulatifs pour les Canadiens de l'augmentation des accidents, des encombrements et du bruit entraînés par le Règlement a été estimée à 488 millions de dollars sur la durée de vie des parcs automobiles 2011-2016.

Avantages

L'augmentation de l'efficacité énergétique peut entraîner des avantages environnementaux à la suite de la réduction des émissions de GES et de contaminants atmosphériques, l'augmentation de la conduite due à l'effet de rebond et des économies de carburant.

Émissions de gaz à effet de serre

La conformité avec le Règlement aura pour résultat une réduction différentielle de la pollution atmosphérique associée à des émissions de GES de 92 Mt sur la durée de vie des parcs automobiles 2011-2016 en raison de la réduction de l'extraction, du raffinage, de la vente au détail et de la combustion de l'essence automobile. Environ 77 % des réductions totales proviennent des changements apportés aux véhicules et environ 23 % provient de l'extraction du pétrole, de son raffinage et de la vente. Environ 85 % des réductions attribuables aux véhicules proviennent des améliorations dans la technologie liée à la consommation du carburant et 15 % proviennent des changements apportés au système d'air climatisé, dont 63 % viennent des camionnettes et 37 % des voitures.

Bien que l'impact sur les industries canadiennes soit incertain, la présente analyse tient pour acquis que toutes les réductions des émissions de GES découlant de l'extraction, du raffinage et de la

[26] Borer Blindenbacher, F et Karangwa, E : *Estimation des coûts totaux des accidents*, Projet de l'examen de la totalité des coûts, Direction générale de l'analyse économique, Transports Canada, avril 2007.

[27] iTRANS Consulting Inc. : Rapport final *Costs of Non-Recurrent Congestion in Canada*, Transports Canada, Analyse économique, 11 décembre 2006.

[28] Gillen, D : *Estimation of Noise Costs due to Road, Rail and Air Transportation in Canada*, Projet d'examen de la totalité des coûts, Direction générale de l'analyse économique, Transports Canada, mars 2007.

industries occur in Canada. In any case, GHG reductions can be expected due to reduced oil extraction and petroleum refining, wherever it occurs.

The present value of GHG emission reduction benefits is estimated to be $1 billion, with a plausible range of $408 million to $4 billion, based on the range of CO_2e estimates discussed above. Expected benefits from reductions in GHG emissions as a result of the Regulations, in addition to those from other initiatives, would contribute towards reducing the impacts and costs of climate change.

Emissions of Criteria Air Contaminants

Meeting the Regulations will result in an incremental reduction in air pollution associated with CAC emissions due to reductions in oil extraction, petroleum refining and retailing. These emissions reductions are expected to contribute to health and environmental benefits.

Although impacts on Canadian industries are uncertain, it is assumed in this analysis that all of the reductions of CAC emissions from the oil extraction, petroleum refining and retailing industries occur in Canada.

The values used in this analysis to monetize reductions in CACs are based on a study conducted for Transport Canada.[29] The present value of CAC emission reductions is estimated at $325 million.

Fuel savings

Meeting the Regulations will result in savings of fuel costs for purchasers of new automobiles. Twenty-eight billion litres of fuel are expected to be saved over the lifetime of the 2011–2016 fleets. The present value of benefits of reduced fuel consumption to vehicle purchasers is estimated to be $9.6 billion,[30] with a payback period averaging less than 1.5 years for the average vehicle (see Table 2). The fuel price assumptions are considered conservative because the price of oil on which they are based is on the low end of current estimates. The Energy Information Administration's estimates used for the U.S. EPA analysis are for US$130 per barrel by 2030, while Natural Resources Canada has estimated US$110 per barrel. The National Energy Board estimates, which are used in this analysis, are for US$90 per barrel by 2030. Fuel prices used in the analysis are pre-tax, so consumers could expect higher savings than those resulting from this analysis.[31]

[29] Marbek Resource Consultants and RWDI Inc.: "Evaluation of Total Cost of Air Pollution Due to Transportation in Canada," final report submitted to Transport Canada, March 30, 2007.

[30] This is net of the rebound effect.

[31] Pre-tax fuel prices are used in this analysis because, for the purposes of cost-benefit analysis, a tax would be considered a monetary transfer rather than a resource cost.

distribution du pétrole se produiront au Canada. Quoi qu'il en soit, on peut s'attendre à une diminution des GES découlant de la baisse de l'extraction et du raffinage du pétrole où celle-ci a lieu.

En fonction de la plage d'estimation des émissions d'éq CO_2 dont il est question plus haut, on estime la valeur actuelle des bénéfices découlant de la réduction des émissions de GES à 1 milliard de dollars, avec une plage plausible allant de 408 millions de dollars à 4 milliards de dollars. Les avantages attendus de la réduction des émissions de GES découlant de ce règlement, en plus de ceux entraînés par d'autres initiatives, contribueraient à la réduction de l'impact et des coûts liés aux changements climatiques.

Émissions des principaux contaminants atmosphériques

La conformité avec le Règlement aura pour résultat une réduction différentielle de la pollution atmosphérique associée à des émissions de principaux contaminants atmosphériques en raison d'une baisse de l'extraction, du raffinage et de la distribution du pétrole. On s'attend à ce que ces réductions d'émissions génèrent des avantages pour la santé et l'environnement.

Bien que l'impact sur les industries canadiennes soit incertain, la présente analyse suppose que toutes les réductions des émissions de contaminants atmosphériques découlant d'une baisse de l'extraction, du raffinage et de la distribution du pétrole se produiront au Canada.

Les valeurs utilisées dans cette analyse afin de quantifier monétairement les réductions des principaux contaminants atmosphériques sont tirées d'une étude menée pour le compte de Transports Canada[29]. La valeur actuelle des réductions est estimée à 325 millions de dollars.

Économies de carburant

La conformité avec le Règlement aura pour résultat des économies sur le coût du carburant pour les acheteurs de véhicules neufs. Pour la durée de vie des parcs automobiles 2011-2016, on s'attend à ce que cette économie atteigne 28 millions de litres de carburant. La valeur actuelle des avantages liés à la réduction de la consommation de carburant pour les acheteurs de véhicules est estimée à 9,6 milliards de dollars[30], avec une période de récupération moyenne inférieure à un an et demi pour un véhicule moyen (voir le tableau 2). Les hypothèses concernant le prix du carburant sont considérées comme étant conservatrices, car le prix du pétrole sur lequel elles se basent se situe dans la partie inférieure de la fourchette des estimations actuelles. Les estimations de l'Energy Information Administration utilisées aux fins d'analyse par l'EPA des États-Unis sont de 130 $US le baril d'ici à 2030 alors que Ressources Naturelles Canada utilise plutôt une valeur estimée de 110 $US le baril. Les estimations de l'Office national de l'énergie, utilisées dans la présente analyse, sont de 90 $US le baril d'ici à 2030. Il est également à noter que les prix du carburant utilisés aux fins de l'analyse sont avant taxes, de sorte que les consommateurs pourraient s'attendre à réaliser des économies supérieures à celles résultant de la présente analyse[31].

[29] Marbek Resource Consultants et RWDI Inc. : *Évaluation du coût total de la pollution atmosphérique causée par le transport au Canada*, rapport final soumis à Transports Canada, le 30 mars 2007.

[30] Après déduction de l'effet de rebond.

[31] La présente analyse coûts-avantages se base sur des prix de carburant avant taxes, car ces dernières peuvent être considérées comme un transfert monétaire plutôt que comme faisant partie du coût des ressources.

Table 3: Average technology cost versus fuel savings per vehicle, by model year (2009 $)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Car						
Average cost per vehicle	46	205	386	506	643	1,057
Discounted 3-year fuel saving	310	573	960	1,335	1,834	2,326
Discounted 5-year fuel saving	471	865	1,447	2,010	2,763	3,513
Truck						
Average cost per vehicle	154	173	339	580	944	1,419
Discounted 3-year fuel saving	854	941	1,284	1,612	2,090	2,501
Discounted 5-year fuel saving	1,274	1,400	1,908	2,395	3,109	3,722

Users' value of additional mobility

The rebound effect consists of an increase in mobility, which is valuable to the users concerned. This value is estimated as half of the difference between the original and final operating costs of the vehicles analyzed.[32] The present value of additional mobility due to the Regulations is estimated to be $1.7 billion over the lifetime of the 2011–2016 fleets.

Travel time

The value of travel time is an estimate of the benefits in reduced time devoted by vehicle users to refuelling. The value for this analysis is estimated to be $22 per vehicle hour.[33] Using this value, the present value of benefits of increased travel due to the Regulations is $535 million. Calculations are net of the rebound effect.

Sensitivity analysis

Sensitivity analysis was conducted by varying the value of several key parameters in order to examine the effects on net benefits of changes in several key assumptions. The variable that has the largest impact on net benefits is the discount rate. At 8%, net benefits were $9 billion, while at 3%, net benefits were $16 billion, and undiscounted net benefits were $23 billion. It should be noted that a portion of GHG (23%) and CAC emissions reductions in the analysis come from oil extraction, refining and retailing, for which the reductions may or may not occur within Canada. In any case, it was not considered necessary to do a more wide-ranging sensitivity analysis, such as a full Monte Carlo

[32] "Technical Report on Analysis of Proposed Regulation of Motor Vehicle Carbon Dioxide Emissions" by Cantran Enterprises Ltd and Lawson Economics Research Inc., prepared for EC.

[33] Transport Canada Guide to Benefit-Cost Analysis. Transport Canada.

Tableau 3 — Coûts moyens des technologiques par rapport aux économies de carburant, par véhicule, par année de modèle (en $ de 2009)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Automobile						
Coût moyen par véhicule	46	205	386	506	643	1 057
Economies de carburant actualisées sur 3 ans	310	573	960	1 335	1 834	2 326
Economies de carburant actualisées sur 5 ans	471	865	1 447	2 010	2 763	3 513
Camion						
Coût moyen par véhicule	154	173	339	580	944	1 419
Economies de carburant actualisées sur 3 ans	854	941	1 284	1 612	2 090	2 501
Economies de carburant actualisées sur 5 ans	1 274	1 400	1 908	2 395	3 109	3 722

Valeur pour les utilisateurs d'une mobilité accrue

L'effet de rebond se traduit par une augmentation de la mobilité qui constitue une valeur pour les utilisateurs concernés. On estime cette valeur à la moitié de la différence entre les coûts d'exploitation de début et de fin des véhicules analysés[32]. On estime à 1,7 milliard de dollars la valeur actuelle de la mobilité accrue découlant du Règlement sur la durée de vie des parcs automobiles 2011-2016.

Temps de déplacement

La valeur du temps de déplacement est une estimation des avantages associés à la réduction du temps alloué par les utilisateurs au ravitaillement en carburant. Aux fins de la présente analyse, cette valeur est estimée à 22 $ par heure-véhicule[33]. En appliquant cette valeur, la valeur actuelle de l'avantage associé à l'augmentation des déplacements découlant du Règlement est de 535 millions de dollars. Les calculs ont été effectués après déduction de l'effet de rebond.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée en faisant varier la valeur de plusieurs paramètres essentiels afin d'étudier les effets de changements apportés aux principales hypothèses sur l'avantage net. La variable ayant l'impact le plus élevé sur l'avantage net est le taux d'actualisation. Avec un taux de 8 %, l'avantage net s'élevait à 9 milliards de dollars alors qu'un taux de 3 % entraînait un avantage net de 16 milliards de dollars; sans actualisation, il atteignait 23 milliards de dollars. Il faut noter qu'une partie des réductions de GES (23 %) et d'émissions de contaminants atmosphériques dans la présente analyse proviennent de l'extraction, du raffinage et de la distribution de pétrole pour lesquelles

[32] *Technical Report on Analysis of Proposed Regulation of Motor Vehicle Carbon Dioxide Emissions* par Cantran Enterprises Ltd et Lawson Economics Research Inc., preparé à l'intention d'EC.

[33] Guide de l'analyse coûts-avantages à Transports Canada. Transports Canada.

analysis, as even setting all benefits other than fuel savings equal to zero still results in a present value of net benefits of over $5 billion, and a benefit to cost ratio of over 2:1.

Distributional impacts

The automotive manufacturing sector is highly concentrated within Canada, notably in Ontario. However, the Regulations are not expected to have any incremental impacts on production. Vehicle manufacturers will be impacted differently, depending on the GHG emissions performance of their vehicles before the Regulations. Costs to consumers are expected to be passed on throughout Canada. The types of vehicles purchased vary from region to region; however, it is not expected that there will be significantly different impacts on any region within Canada.

Competitiveness impacts

Canadian and U.S. regulatory standards for 2011 to 2016 model year vehicles will be aligned in order to mitigate any negative impacts on the Canadian industry. Further, compliance mechanisms through the early years of the Regulations are expected to provide ample flexibility for manufacturers to meet the standards in the most cost-effective way. The Canadian standards will ensure that the GHG reductions will occur across the entire Canadian fleet, and that there will be a level playing field for all manufacturers and importers in the Canadian market.

The Regulations provide regulatory certainty for the automotive sector and help to ensure that the Canadian automotive manufacturing and distribution industry remain competitive in the North American and world markets, particularly in countries that have stringent environmental standards. Additionally, the standards will compel manufacturers selling vehicles in Canada to develop and implement emission reduction technologies which benefit the environment, human health and Canadian consumers. The design of the Regulations achieves these objectives while minimizing the regulatory compliance burden on Canadian industry.

Minimal impacts to the automotive industry are expected because of the harmonized approach to regulating and compliance mechanisms.

Rationale

The Regulations achieve the Government of Canada's objective to reduce GHG emissions from passenger automobiles and light trucks by establishing mandatory emission standards for new vehicles of the 2011 and later model years that are aligned with the national standards of the United States. The implementation of these comprehensive and stringent national standards for regulating GHG emissions from new vehicles requires significant technological improvements to new vehicles, provides regulatory certainty, sets a level playing field for the automotive sector and minimizes the regulatory compliance burden on Canadian industry. The present value to vehicle purchasers of reduced fuel consumption benefits alone is estimated to be $9.6 billion.

les réductions peuvent, ou non, avoir lieu au Canada. Il n'a pas été jugé nécessaire d'effectuer une analyse de sensibilité sur une fourchette de valeurs plus large, telle que la méthode de Monte-Carlo, car même en ramenant à zéro tous les bénéfices excepté l'économie de carburant, on obtient néanmoins une valeur actuelle des bénéfices nets excédant 5 milliards de dollars et un rapport coûts-bénéfices supérieur à 2 pour 1.

Effets sur la répartition

Au Canada, la production du secteur manufacturier automobile est très concentrée, principalement en Ontario. Cependant, on ne s'attend pas à ce que le Règlement ait un impact différentiel sur la production. Les constructeurs de véhicules subiront des répercussions différentes selon le rendement d'émission de GES de leurs véhicules avant l'entrée en vigueur du règlement. On s'attend à ce que, partout au Canada, les coûts soient retransmis aux consommateurs. Bien que les types de véhicules achetés varient d'une région à une autre, on ne s'attend pas à ce que les répercussions diffèrent de manière significative pour une région particulière du Canada.

Incidences sur la compétitivité

Les normes réglementaires appliquées au Canada et aux États-Unis aux véhicules des années de modèle 2011 à 2016 seront harmonisées afin d'atténuer leur incidence négative sur l'industrie canadienne. De plus, on s'attend à ce que les mécanismes de conformité mis en place au cours des premières années offrent aux constructeurs toute la souplesse nécessaire afin de se conformer aux normes de la façon la plus rentable possible. Les normes canadiennes veilleront à ce que les réductions de GES s'appliquent à la totalité du parc automobile du Canada et à ce que tous les constructeurs et importateurs du marché canadien se retrouvent sur un pied d'égalité.

Le Règlement assure une certitude réglementaire dans le secteur automobile et veille à ce que l'industrie canadienne de la construction et de la distribution de véhicules automobiles demeure concurrentielle sur les marchés nord-américain et mondial, particulièrement dans les pays ayant adopté des normes environnementales rigoureuses. De plus, les normes veillent à obliger les constructeurs qui vendent des véhicules au Canada à élaborer et à appliquer des technologies de réduction des émissions qui s'avèrent bénéfiques pour l'environnement, la santé humaine et les consommateurs. La formulation du Règlement atteint ces objectifs tout en réduisant le fardeau de la conformité réglementaire sur l'industrie canadienne.

On s'attend à ce que l'industrie automobile ne subisse que des répercussions minimales en raison de l'harmonisation des mécanismes de règlementation et de conformité.

Justification

Le Règlement réalise l'objectif du gouvernement canadien de réduire les émissions de GES des automobiles à passagers et des camions légers en définissant des normes d'émissions obligatoires, applicables aux nouveaux véhicules des années de modèle 2011 et ultérieures, et harmonisées avec les normes nationales américaines. La mise en œuvre de ces normes nationales complètes et rigoureuses visant à réglementer les émissions de GES des véhicules neufs nécessite des améliorations technologiques importantes des véhicules neufs, assure une certitude réglementaire, établit un pied d'égalité dans le secteur automobile et réduit le fardeau de la conformité réglementaire sur l'industrie canadienne. Pour les acheteurs de véhicules, la valeur actuelle de

l'avantage entraîné par l'économie de carburant à lui seul est estimée à 9,6 milliards de dollars.

Consultation

Consultations before the publication of proposed Regulations in the Canada Gazette*, Part I*

The Government of Canada first announced its commitment to take regulatory action to reduce GHG emissions from 2011 and later model year passenger automobiles and light trucks in the *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions* published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 21, 2006.[34] This commitment was confirmed in the subsequent *Regulatory Framework for Air Emissions*, released in April 2007. The Government intended to establish regulated vehicle fuel consumption standards under the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* beginning with the 2011 model year. In January 2008, Transport Canada released a discussion document to identify issues relating to the development of Canadian fuel consumption regulations. During 2008, stakeholder workshops and bilateral meetings were held to seek stakeholder input in this regard, particularly on the planned analytical approach to assess potential standards.

On April 4, 2009, the Government published the *Notice of intent to develop regulations limiting carbon dioxide emissions from new cars and light-duty trucks* in the *Canada Gazette*, Part I,[35] to inform Canadians of a new regulatory approach to achieve its policy objective of reducing GHG emissions from new vehicles. The Government announced that it was proceeding with the immediate development of regulations under CEPA 1999 to limit emissions of GHGs from new passenger automobiles and light-duty trucks to take effect beginning with the 2011 model year. This approach ensured that the Government had the flexibility to align with U.S. national standards for the 2011 model year and with future U.S. national standards as they emerged, which is crucial to achieving an aligned approach that takes both our environment and economy into account.

After the publication of the notice of intent, EC sought the views of interested parties through various mechanisms. In May 2009, EC briefed the provinces and territories on the plan to develop national vehicle GHG regulations under CEPA 1999 at a meeting of CEPA's National Advisory Committee.[36] Provinces and territories were invited to provide their views on the proposed national approach to align with U.S. emission standards, and EC welcomed interest to meet bilaterally to discuss issues relating to

[34] www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/html/notice-avis-eng.html#i3.

[35] www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2009/2009-04-04/html/notice-avis-eng.html#d110.

[36] The CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC) is the committee established pursuant to CEPA 1999 and composed of one representative of each of the federal ministers of the Environment and Health and provides for a representative from each of the provinces and territories and up to six representatives of Aboriginal governments. The Committee advises the Ministers on actions taken under the Act, which enables national, cooperative action and avoids duplication in regulatory activity among governments.

Consultation

Consultations avant la publication du règlement proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le gouvernement du Canada a d'abord annoncé son engagement à prendre des mesures réglementaires afin de réduire les émissions de GES des automobiles à passagers et des camions légers des années de modèle de 2011 et ultérieures dans l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures* pour réduire les émissions atmosphériques publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 21 octobre 2006[34]. Cet engagement a ensuite été confirmé dans le *Cadre réglementaire pour les émissions atmosphériques* publié en avril 2007. Le gouvernement avait l'intention d'établir des normes réglementaires de consommation de carburant pour les véhicules en vertu de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* pour l'année de modèle 2011. En janvier 2008, Transports Canada a publié un document de discussions afin d'identifier les enjeux en lien avec l'élaboration des règlements de consommation de carburant au Canada. Au cours de l'année 2008, des ateliers et des réunions bilatérales ont été organisés avec les intervenants afin d'obtenir leur point de vue et leurs idées à ce sujet, plus particulièrement en ce qui avait trait à l'approche analytique planifiée en vue d'évaluer les normes potentielles.

Le 4 avril 2009, le gouvernement a publié l'*Avis d'intention d'élaborer des règlements afin de limiter les émissions de dioxyde de carbone produites par les nouvelles automobiles et camionnettes* dans la Partie I de la *Gazette du Canada*[35], afin d'informer les Canadiens et les Canadiennes d'une nouvelle approche réglementaire en vue d'atteindre son objectif stratégique de réduire les émissions de GES des nouveaux véhicules. Le gouvernement a annoncé qu'il procédait à l'élaboration immédiate d'un règlement en vertu de la LCPE (1999) afin de limiter les émissions de GES des nouvelles automobiles à passagers et camions légers qui entrera en vigueur avec l'année de modèle 2011. Cette approche visait à faire en sorte que le gouvernement ait la souplesse voulue afin de s'harmoniser avec les normes nationales américaines pour l'année de modèle 2011 et avec les futures normes nationales américaines lorsqu'elles entreront en vigueur. Cette condition est essentielle en vue d'une approche harmonisée qui tient compte de l'économie et de l'environnement respectifs des deux pays.

Après la publication de l'avis d'intention, EC a tenté d'obtenir les points de vue des parties intéressées au moyen de divers mécanismes. En mai 2009, EC a informé les provinces et les territoires du plan pour l'élaboration d'un règlement national sur les GES des véhicules en vertu de la LCPE (1999) lors d'une réunion du comité consultatif national de la LCPE[36]. Les provinces et les territoires étaient invités à fournir leur point de vue au sujet de l'approche nationale proposée en vue d'une harmonisation avec

[34] www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/html/notice-avis-fra.html#i3.

[35] www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2009/2009-04-04/html/notice-avis-fra.html#d110.

[36] Le comité consultatif national de la LCPE (CCN de la LCPE) est le comité constitué en vertu de LCPE comprenant un représentant d'Environnement Canada et de Santé Canada, un représentant de chacune des provinces et chaque territoire et au plus, six représentants des gouvernements autochtones. Ce comité conseille les ministres en ce qui concerne les mesures prises en vertu de la LCPE permettant d'élaborer des actions nationales coopératives et d'éviter le dédoublement des règlements pris par les gouvernements.

the development of proposed Regulations. In addition, bilateral meetings were held with a working group representing members of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada to discuss technical issues relating to the development of proposed Regulations. A bilateral meeting was also held with Pollution Probe, a leading non-governmental environmental organization on vehicle fuel efficiency and GHG emission issues.

The views of stakeholders provided during the above early consultations were taken into account in developing draft regulations. On December 7, 2009, EC publicly released for consultation a draft of proposed Regulations to seek comments from interested parties. The draft Regulations were posted on EC's CEPA Environmental Registry Web site to make it broadly available to interested parties.[37] On December 8, 2009, EC sent a letter to members of the CEPA National Advisory Committee to inform the members of the release of the draft Regulations and of the opportunity to submit written comments. Similarly, EC distributed an email to a broad range of interested parties to inform them of the consultation process. Interested parties were requested to submit their written comments by January 15, 2010.

In early January 2010, EC held bilateral meetings with representatives of various provinces, vehicle industry associations and non-governmental environmental organizations to provide an overview of the draft Regulations to better inform possible written submissions.

Following the consultation, EC received 12 written submissions from a range of stakeholders, including a province, the automotive industry, environmental and health-related non-governmental organizations, and a foreign government body. Comments addressed a wide range of issues including the applicability of the planned Regulations to vehicles of the 2011 model year; provisions to purchase credits from the Receiver General; compliance flexibilities for small-volume companies; standards for N_2O and CH_4 emissions; applicability of the Regulations to "nearly new" vehicles imported into Canada; provisions for various emission credits; and the modelling analysis conducted to support the planned Regulations. EC took these comments into account in developing proposed Regulations. The key issues raised by interested parties on the consultation draft of the Regulations and the manner in which they were addressed were summarized in the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I, on April 17, 2010.[38]

Consultations after the publication of the proposed Regulations in the Canada Gazette, *Part I*

Pre-publication of the proposed *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* in the *Canada Gazette*, Part I, on April 17, 2010, initiated a 60-day consultation

[37] www.ec.gc.ca/CEPARegistry/documents/participation/ghg/default.cfm.
[38] www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-04-17/html/reg1-eng.html

les normes d'émissions américaines et EC a accueilli favorablement les demandes de réunions bilatérales afin de discuter des enjeux en lien avec l'élaboration du règlement proposé. De plus, des réunions bilatérales ont eu lieu en présence d'un groupe de travail représentant les membres de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et de l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada afin de discuter des enjeux techniques en lien avec l'élaboration du règlement proposé. Une réunion bilatérale a également été organisée avec l'organisation Pollution Probe, l'une des principales organisations non gouvernementales de l'environnement, pour discuter des enjeux liés à l'efficacité des carburants de véhicules et aux émissions de GES.

Les points de vue offerts par les intervenants lors des consultations susmentionnées ont été pris en compte lors de l'élaboration de l'ébauche du Règlement. Le 7 décembre 2009, EC a rendu public une ébauche du Règlement pour consultation en vue d'obtenir les commentaires des parties intéressées. L'ébauche pour fin de consultation a été publiée sur le site Web du registre environnemental de la LCPE d'EC afin que toutes les parties intéressées puissent y avoir accès[37]. Le 8 décembre 2009, EC a fait parvenir une lettre aux membres du comité consultatif national de la LCPE afin de les informer de la publication de l'ébauche du Règlement ainsi que de la possibilité de soumettre leurs commentaires par écrit. EC a également fait parvenir des courriels à plusieurs parties intéressées afin de les informer du processus de consultation et de leur demander de soumettre également leurs commentaires écrits au plus tard le 15 janvier 2010.

Au début de janvier 2010, EC a organisé des réunions bilatérales avec des représentants de diverses provinces, d'associations de l'industrie automobile et d'organisations non gouvernementales de l'environnement afin de leur donner une vue d'ensemble de l'ébauche du Règlement pour consultation, leur permettant de mieux documenter leurs éventuelles soumissions écrites.

À la suite de la consultation, EC a reçu 12 soumissions écrites de divers intervenants, y compris une province, l'industrie de l'automobile, des organisations non gouvernementales de l'environnement et du domaine de la santé et un organisme gouvernemental étranger. Les commentaires visaient une variété de questions, y compris : l'applicabilité des normes prévues aux véhicules de l'année de modèle 2011; les dispositions concernant l'achat de point du receveur général; les souplesses en matière de conformité pour les entreprises à faible volume; les normes relatives aux émissions de N_2O et de CH_4; l'applicabilité du Règlement aux véhicules « presque neufs » importés au Canada; les dispositions pour certains points d'émissions; l'étude théorique en appui des normes prévues. EC a tenu compte de ces commentaires lors de l'élaboration du règlement proposé. Un résumé des enjeux principaux soulevés par les parties intéressées lors de la consultation sur l'ébauche du Règlement et de la façon dont ils ont été abordés ont été présenté dans la publication du règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 avril 2010[38].

Consultations après la publication du règlement proposé dans la Partie I de la Gazette du Canada

La publication préalable du projet de *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du

[37] www.ec.gc.ca/registrelcpe/documents/participation/ghg/default.cfm
[38] www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-04-17/html/reg1-fra.html

period where interested parties were invited to submit their written views on the proposed Regulations. The proposed Regulations were posted on EC's CEPA Environmental Registry Web site to make them broadly available to interested parties. EC sent a letter to members of the CEPA National Advisory Committee to inform the members of the release of the proposed Regulations and of the opportunity to submit written comments. Similarly, EC distributed an email to a broad range of interested parties to inform them of the formal consultation process. During the consultation period, EC held meetings with representatives of the provinces and territories, vehicle industry associations and non-governmental environmental organizations to provide an overview of the proposed Regulations, and answer questions to better inform possible written submissions.

17 avril 2010 marquait le début d'une période de consultation de 60 jours pendant laquelle les parties intéressées étaient invitées à présenter par écrit leurs opinions au sujet du projet de règlement. Le projet de règlement a été affiché dans le site Web du registre environnemental de la LCPE d'EC afin d'en assurer la disponibilité générale pour les parties intéressées. EC a envoyé une lettre aux membres du Comité consultatif national de la LCPE afin de les aviser de la publication du projet de règlement et de l'occasion de présenter leurs commentaires par écrit. De même, EC a distribué un courriel à un vaste éventail de parties intéressées afin de leur annoncer le processus officiel de consultation. Pendant la période de consultation, EC a rencontré des représentants des provinces et des territoires, des associations de l'industrie automobile et d'organistions non gouvernementales de l'environnement, afin de présenter un survol du projet de règlement et de répondre à des questions pour mieux étayer les présentations écrites.

The Department received 16 written submissions from a range of commenters, including provinces, the automotive industry, environmental non-governmental organizations, and other interested parties. EC has taken these views into account in developing the Regulations. Commenters were generally supportive of the overall approach set out in the proposed Regulations and many of the comments received from stakeholders related to ensuring that Canada's final Regulations account for changes between the U.S. proposed and final rule. However, some commenters expressed concerns with some elements of the proposed Regulations and recommended adjustments to address what were viewed as unique Canadian considerations. The following paragraphs summarize the major issues raised by interested parties on the proposed Regulations and the Department's analysis leading to the development of the final Regulations.

Le Ministère a reçu 16 présentations écrites provenant de sources diverses, notamment les provinces, l'industrie de l'automobile, les organisations non gouvernementales de l'environnement, ainsi que d'autres parties intéressées. EC a tenu compte de ces points de vue au moment de l'élaboration du Règlement. De façon générale, les commentaires reçus appuyaient l'approche générale adoptée dans le projet de règlement, et un grand nombre des observations reçues de la part des intervenants visaient à s'assurer que le règlement final adopté au Canada tienne compte des changements apportés entre le projet de règlement des États-Unis et le règlement final. Toutefois, certains commentaires exprimaient des préoccupations devant certains éléments du projet de règlement et recommandaient des ajustements visant à tenir compte de facteurs considérés comme étant uniques au Canada. Les paragraphes ci-dessous résument les principales questions soulevées par les parties intéressées au sujet du projet de règlement, ainsi que l'analyse du Ministère qui a mené à l'élaboration du règlement définitif.

Alignment with U.S. National Emission Standards

Many commenters expressed support for national vehicle GHG emission regulations for new vehicles aligned with U.S. national standards. An industry association stated that by offering automobile manufacturers and importers similar flexibility mechanisms in Canada as in the U.S., the Department is helping to encourage a more stable environment in which its companies can build common products for Canada and the U.S. while developing company-specific plans to comply with this very challenging regulatory regime. Another industry association stated that the harmonized approach will allow for leveraging of North American economies of scale, which will provide Canadians with the greatest access to advanced vehicle technologies and their environmental benefits.

An environmental non-governmental organization (ENGO) expressed disappointment in the policy of harmonization and disagreed that the highly integrated nature of the Canada-U.S. auto industry was a suitable justification for an aligned approach given that the fleet average standards require that companies sell a low-emitting fleet, not create Canada-specific vehicles. Another ENGO argued that the decision to align with the U.S. standards

Harmonisation avec les normes nationales des États-Unis concernant les émissions

Un grand nombre d'intervenants exprimaient leur appui pour un règlement national concernant les émissions de gaz à effet de serre des nouveaux véhicules qui serait aligné sur les normes nationales des États-Unis. Une association industrielle a déclaré que si l'on offrait aux fabricants et importateurs d'automobiles les mêmes mécanismes de souplesse au Canada et aux États-Unis, le Ministère aiderait à favoriser un milieu plus stable, dans lequel ses entreprises commerciales pourraient fabriquer les mêmes produits pour le Canada et les États-Unis, en même temps que chaque entreprise pourrait mettre au point son propre plan visant à respecter ce régime de réglementation exigeant. Une autre association industrielle est d'avis qu'une approche harmonisée permettrait de se prévaloir d'économies d'échelle au niveau de l'Amérique du Nord, ce qui assurerait à la population canadienne un meilleur accès aux technologies de pointe du secteur de l'automobile et à leurs avantages environnementaux.

Une organisation non gouvernementale de l'environnement (ONGE) s'est dite désappointée de la politique d'harmonisation et n'accepte pas que la forte intégration de l'industrie automobile du Canada et des États-Unis soit une justification suffisante pour cette harmonisation, étant donné que les normes moyennes pour les parcs automobiles exigent que les entreprises vendent un parc automobile à faible émission, et non pas qu'elles

should be a conclusion reached after a detailed assessment of what works best for Canada.

Response: We believe that aligning these Regulations with those of the U.S. EPA will provide significant environmental and economic benefits to Canada, and will enhance the competitiveness of the Canadian industry. A number of changes have been made to the proposed regulatory language to better align with corresponding U.S. EPA regulatory provisions.

Business as usual scenario

One ENGO submitted an analysis suggesting that EC's business as usual (BAU) scenario does not reflect historical trends in fuel efficiency improvements in the Canadian light-duty vehicle fleet and suggested that the standards would not require any improvement over what would have occurred in absence of the Regulations.

Response: The ENGO's analysis of the BAU was based on a comparison between data presented in the cost-benefit analysis of the proposed Regulations and publicly available data presented on Transport Canada's Web site in support of the voluntary Company Average Fuel Consumption (CAFC) program,[39] which contains information related to the annual fuel consumption performance of Canadian auto companies. According to this comparison, if historical trends are projected into the future, the average performance of the passenger car and light truck fleets would be better than the standards for most, if not all of the cohort of 2011–2016 vehicle fleets.

In considering this analysis, we note three factors that make the ENGO's comparison inaccurate. First, although the data presented on Transport Canada's Web site is based on the same data as EC's analysis, it does not define the two vehicle classes — passenger automobiles and light trucks — in the same manner as the Regulations and the accompanying cost and benefits analysis. Second, the Regulations prescribe a maximum decrease in a company's fleet average fuel efficiency that can be generated through the manufacture or import for sale of dual fuel vehicles, while the CAFC program does not. Third, the CAFC data can reflect changes toward the purchase of smaller vehicles, which under the Regulations would result in a tighter overall fleet standard because the standards are based on the footprint of the vehicle.

Early action credits

Two ENGOs and one provincial government expressed concern that the provision through which companies generate early action credits would provide too much flexibility for companies and diminish the GHG emission reduction benefits of the Regulations. One ENGO provided analysis arguing that the credits would result in a situation in which no carbon emission reductions are achieved. Alternately, an industry association advocated for the removal of certain restrictions on the use of early action credits, deeming the provision to be too restrictive.

[39] www.tc.gc.ca/eng/programs/environment-fcp-cafc-357.htm

créent des véhicules particuliers au Canada. Une autre organisation non gouvernementale de l'environnement a soutenu que la décision d'aligner les normes canadiennes avec celles des États-Unis ne devrait être que le résultat d'une évaluation détaillée de ce qui convient le mieux au Canada.

Réponse : Nous sommes d'avis qu'un règlement aligné avec ceux de l'EPA des États-Unis rapportera au Canada d'importants avantages environnementaux et économiques et qu'il renforcera la compétitivité de l'industrie canadienne. Un certain nombre de modifications ont été apportées au langage du projet de règlement pour une meilleure harmonisation avec les dispositions réglementaires correspondantes des États-Unis.

Scénario du statu quo

Une ONGE a soumis une analyse évoquant que le scénario d'EC du maintien du statu quo ne reflète pas les tendances historiques d'amélioration d'économie de carburant dans le parc canadien de véhicules légers et a évoqué que les normes n'imposeraient aucune amélioration en plus de ce qui aurait eu lieu en l'absence du Règlement.

Réponse : L'analyse de l'ONGE du maintien du statu quo est fondée sur une comparaison entre les données présentées dans l'analyse coûts-avantages du projet de règlement et les données publiquement disponibles sur le site Web de Transports Canada en lien avec le programme volontaire de la Consommation moyenne de carburant de l'entreprise (CMCE)[39], qui contient de l'information sur la performance moyenne des automobiles à passagers des entreprises automobiles canadiennes. Selon cette comparaison, si les tendances historiques sont projetées, la performance moyenne des automobiles à passagers et des camions légers serait meilleure que la majorité, sinon la totalité, des parcs de véhicules de la cohorte 2011-2016.

Au cours de l'étude de cette analyse, nous notons trois facteurs qui faussent les résultats présentés par l'ONGE. D'abord, même si les données présentées sur le site Web de Transports Canada sont basées sur les mêmes données que celles utilisées dans l'analyse d'EC, elles ne définissent pas les deux catégories de véhicules, soit les automobiles à passagers et les camions légers, de la même façon que le Règlement et son analyse coûts-avantages. Ensuite, le Règlement exige une diminution maximale du rendement moyen du parc automobile d'une entreprise en matière de consommation de carburant, qui peut être obtenue grâce à la production ou à l'importation en vue de la vente de véhicules à double carburant alors que ce n'est pas le cas pour le CMCE. Finalement, les données du CMCE peuvent refléter les changements vis-à-vis l'achat de petits véhicules ce qui, en vertu du Règlement, résulterait en une norme générale du parc plus stricte puisque que les normes sont établies en fonction de l'empreinte du véhicule.

Points d'action précoce

Deux ONGE et un gouvernement provincial ont exprimé des inquiétudes quant aux dispositions permettant aux entreprises d'obtenir des points d'action précoce, ce qui donnerait une trop grande flexibilité pour les entreprises et diminuerait les avantages du Règlement en matière de réduction des émissions de GES. Une ONGE a fourni une analyse suggérant que ces points se traduiraient en une situation où il n'y aurait pas de réduction d'émissions de carbone. Alternativement, une association industrielle a plaidé pour l'élimination de certaines restrictions sur l'utilisation

[39] www.tc.gc.ca/fra/programmes/environnement-pcc-cmce-357.htm

Response: Early action credits provide an important flexibility for manufacturers that have implemented fuel efficient technologies in excess of their CAFE compliance obligations prior to the coming into force of the Regulations.[40] More stringent and less flexible alternatives would give insufficient weight to economic practicability and related lead time concerns, given the current state of the industry.

Compliance credits by their nature have the potential to reduce the estimated benefits and costs of the Regulations. Although there could be some inter-firm trading of early action credits, our analysis is that not all of the credits available to companies will be used before their expiry. As such, the impacts of early action credits on benefits and costs are expected to be minimal, and the net benefits of the Regulations remain high.

In order to reinforce the achievement of this outcome, a restriction has now been imposed on the trading of early action credits earned by a company for the 2009 model year.

Treatment of advanced technology vehicles

Commentators presented divided views on whether to provide the same level of incentive in Canada as in the U.S. for advanced technology vehicles. One industry association, an ENGO and one provincial government indicated that if Canada wishes to harmonize its regulatory program with the U.S., it should also harmonize with this provision. Conversely, another industry association, an automotive importer, an ENGO and an interested party suggested that, given the cost of these vehicles and Canada's cleaner electricity grid, the Regulations should provide a greater incentive for companies to market them in Canada.

Response: In recognition that Canada's electricity grid produces less GHGs than that of the U.S., the Regulations provide a higher level of incentive for the introduction of advanced technology vehicles than the corresponding U.S. regulations. Whereas the U.S. EPA had originally proposed that companies could multiply the sales of advanced technology vehicles by a factor between 1.2 and 2 when calculating their fleet average GHG emissions (i.e. in combination with using a carbon-related exhaust emission value of zero grams/mile), the EPA eliminated the use of the multiplier in its final rule to lower the amount of credits that would be generated by these vehicles. We believe that lower GHG emissions associated with electricity generation in Canada makes a higher level of incentive for advanced technology vehicles appropriate. The Regulations therefore include provisions for the use of a multiplier, as well as the use of a carbon-related exhaust emission value of zero grams/mile (the latter for a limited number of vehicles), for advanced technology vehicles in a company's fleets of the 2011–2016 model years. Nonetheless, the multiplier of 2 that had been specified in the proposed Regulations has been reduced to a value of 1.2 to ensure that this provision does not significantly affect the net benefits of the Regulations. It is anticipated that the impact of this provision will be relatively small based on the limited volumes of advanced technology vehicles expected

[40] U.S. Federal Register, May 7, 2010.

des points d'action précoce, estimant que la disposition est trop restrictive.

Réponse : Les points d'action précoce fournissent une flexibilité importante pour les fabricants qui ont mis en œuvre des technologies pour améliorer le rendement énergétique de leurs véhicules au-delà de leurs obligations en matière de conformité dans le cadre du programme CAFE avant l'entrée en vigueur de la réglementation[40]. Des alternatives plus contraignantes et moins flexibles donneraient un poids insuffisant à des considérations pratiques d'ordre économique et les préoccupations liées aux délais, étant donné l'état actuel de l'industrie.

Les points ont, de par leur nature, le potentiel de réduire les avantages et les coûts estimés du Règlement. Bien qu'il puisse y avoir des échanges inter-entreprises des points d'action précoce, notre analyse est que pas tous les crédits disponibles pour les entreprises ne seront utilisés avant leur expiration. Ainsi, les effets des points d'action précoce sur les avantages et les coûts devraient être minimes, et les avantages nets du Règlement demeurent élevés.

Afin de renforcer l'accomplissement de ce résultat, une restriction a été imposée sur les échanges de points d'action précoce obtenus par une entreprise pour l'année de modèle 2009.

Traitement des véhicules à technologie de pointe

Les commentaires présentaient des points de vue opposés quant à la façon d'offrir le même degré d'incitatifs au Canada qu'aux États-Unis pour les véhicules à technologie de pointe. Une association de l'industrie, une ONGE et un gouvernement provincial ont suggéré que, si le Canada désire harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, il devrait également s'aligner avec cette disposition. Par contre, une association de l'industrie, un importateur d'automobiles, une autre organisation non gouvernementale de l'environnement et un intervenant ont suggéré, étant donné le coût de ces véhicules et le réseau canadien d'électricité plus respectueux de l'environnement, que le Règlement devrait offrir aux entreprises un meilleur incitatif afin de les amener à distribuer ces véhicules au Canada.

Réponse : En reconnaissance du fait que le réseau canadien d'électricité produit moins de GES que le réseau des États-Unis, le Règlement donne un plus grand niveau d'incitatif pour l'introduction de véhicules à technologie de pointe que les règlements correspondant des États-Unis. L'EPA des États-Unis avait originalement proposé que les entreprises multiplient par un facteur allant de 1,2 à 2 les ventes de véhicules à technologie de pointe lors de leurs calculs de la moyenne des émissions de GES d'un parc automobile (c'est-à-dire en combinaison avec l'utilisation de la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone égale à zéro). Dans son règlement final, l'EPA a éliminé l'utilisation du multiplicateur afin de réduire le nombre de points obtenus des véhicules à technologie de pointe. Nous sommes d'avis que les niveaux plus bas d'émissions de GES associés à la production canadienne d'électricité rendent plus appropriés un niveau incitatif plus élevé visant les véhicules à technologie de pointe. Le Règlement inclut donc des dispositions sur l'utilisation du multiplicateur en plus de l'utilisation de zéro g/mille pour la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone (ce dernier applicable pour un nombre limité de véhicules) pour les véhicules à technologie de pointe d'années de modèle 2011 à 2016. Toutefois, le multiplicateur de 2 originalement proposé dans le projet de règlement a été réduit à 1,2 afin de s'assurer que

[40] Federal Register des États-Unis, le 7 mai 2010.

during the 2011–2016 timeframe. Further, any potential for diminished emission reductions resulting from this provision in the short term would be offset by the potential for future emissions reductions that could be achieved through further promotion of advanced technology vehicles in Canada.

cette disposition n'a pas d'impacts significatifs sur les bénéfices nets du Règlement. En effet, il est prévu que l'impact de cette disposition sera relativement bas compte tenu des faibles volumes de ventes de véhicules à technologie de pointe anticipés durant cette période. De plus, toutes diminutions potentielles de réduction d'émissions qui résultent de cette disposition seraient, à court terme, compensées par le potentiel de réduction d'émissions qui peut être atteint dans le futur par l'entremise de la promotion accrue de véhicules à technologie de pointe au Canada.

Expansion of compliance flexibilities for smaller-volume companies

One industry association, three companies and one consultant representing small volume manufacturers advocated that the Regulations be aligned with the expanded provisions for small volume manufacturers, as included in the U.S. final rule.

Response: In the RIAS published in the *Canada Gazette*, Part I, along with the proposed Regulations, we committed to review the U.S. final rule and make any necessary adjustments to the proposed Regulations to ensure that the Regulations remain aligned with those of the U.S. EPA. This review was conducted and the expansion of the provisions for small volume manufacturers was deemed to be an important change to reflect in the Regulations to ensure alignment with the U.S. EPA.

The temporary optional fleet standards have been amended to include a new category of small volume manufacturers, with proportional eligibility thresholds, which reflect the size of the Canadian new vehicle fleet. In addition, the fleet average GHG emission standards for the 2012 model years and following do not apply to companies that manufacture or import a total of passenger automobiles and light trucks that is less than the prescribed threshold.

Élargissement des souplesses en matière de conformité pour les entreprises à faible volume

Une association industrielle, trois entreprises et un consultant représentant des constructeurs à faible volume ont demandé que le Règlement soit harmonisé avec les dispositions élargies pour les constructeurs à faible volume, comme c'est le cas dans le règlement final établi aux États-Unis.

Réponse : Dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, avec le projet de règlement, nous nous sommes engagés à étudier les règlements finaux des États-Unis et à apporter tout ajustement nécessaire au projet de règlement afin de s'assurer que ce règlement reste aligné avec celui de l'EPA des États-Unis. Cette étude a été effectuée et l'élargissement des dispositions concernant les constructeurs à faible volume a été considéré comme une importante amélioration à apporter au Règlement afin d'en assurer l'alignement avec ceux de l'EPA des États-Unis.

Les normes concernant les parcs optionnels provisoires ont été modifiées de façon à inclure une nouvelle catégorie de constructeurs à faible volume, avec des seuils d'admissibilité proportionnels qui tiennent compte des dimensions du parc de nouveaux véhicules canadiens. De plus, les normes moyennes d'émissions de GES pour les années de modèle 2012 et ultérieures ne s'appliquent pas aux entreprises qui ont construit ou importé moins que la limite prescrite dans le Règlement.

Definition of volume thresholds for small volume manufacturer provisions

Comments were received concerning the Department's assumption that any volume thresholds required for low volume manufacturer provisions aligned with the U.S. proposed rule would define them as being 10% of the values included in the U.S. The basis of this assumption was that, historically, the volume of Canada's new vehicle fleet has been, on average, one tenth of that in the U.S. One commentator indicated that, in recent years, the ratio had changed and is currently closer to 15%, while other commentators indicated that the Department's use of 10% to define the thresholds in the proposed Regulations was appropriate.

Response: We reviewed recent total sales volumes in Canada and the U.S. as published by Ward's Automotive. This data confirmed the information included in this commentator's submission. We agree that a value of 15% is a more accurate comparison of the size of the Canadian new vehicle fleet to that of the U.S., particularly since most of these provisions are based on the volume of vehicles imported or manufactured for sale in model year 2009. As a result, all provisions that include thresholds that have been calculated as a proportion of similar thresholds in the U.S. final rule have been modified using 15% as the adjustment factor.

Définition des seuils de volume dans les dispositions s'appliquant aux constructeurs à faible volume

On a reçu des commentaires concernant l'hypothèse du Ministère selon laquelle les seuils de volume requis pour les dispositions relatives aux constructeurs à faible volume, qui sont alignées avec les règlements proposés des États-Unis, devraient être de 10 % des valeurs indiquées aux États-Unis. Cette hypothèse était fondée sur le fait que le volume des parcs canadiens de nouvelles automobiles a toujours été, en moyenne, le dixième de celui des États-Unis. Un commentateur a affirmé qu'au cours des dernières années, le rapport a changé et se trouve maintenant plus près de 15 %, alors que d'autres commentateurs trouvaient adéquats les seuils indiqués dans le projet de règlement.

Réponse : Nous avons étudié les chiffres concernant le volume total des ventes au Canada et aux États-Unis publiés par Ward's Automotive. Ces données confirment l'information offerte dans la présentation de ce commentateur. Nous reconnaissons qu'une valeur de 15 % est un chiffre plus exact pour comparer les dimensions du parc de nouvelles automobiles du Canada avec celui des États-Unis, particulièrement étant donné que la plupart de ces dispositions sont fondées sur le volume d'automobiles importées ou fabriquées en vue de la vente pendant l'année de modèle 2009. Par conséquent, toutes les dispositions qui comprennent des seuils calculés en proportion de seuils semblables indiqués dans les règlements finaux des États-Unis ont été modifiées en utilisant 15 % comme facteur d'ajustement.

Applicability to "nearly new" vehicles imported into Canada

For the purpose of the fleet averaging requirements of the Regulations, "fleet" is defined as all passenger automobiles or light trucks of a specific model year that a company manufactures in Canada or imports into Canada for the purposes of sale of those vehicles to the first retail purchaser. Under this definition, any passenger automobile or light truck for which the first retail sale occurs outside of Canada would not be subject to the Regulations.

An industry association expressed concerns that Canadian companies, in meeting the fleet averaging requirements, may have to limit availability of certain, high-emitting, new vehicle models in Canada (e.g. four-wheel drive vehicles), which could incite for-profit commercial entities to import nearly new vehicles of these models from the U.S. to satisfy the demand in Canada and could diminish the benefits of the Regulations. The association believes that the Canadian market is more vulnerable to this issue than the U.S., given the large supply of used vehicles that the U.S. market can offer Canadian consumers, all within a short drive of most major urban centres. The association recommended that the Regulations stipulate a mileage limit to define used vehicles and/or extend the applicability of the Regulations to address nearly new vehicles. Conversely, another industry association stated that there is no reason to extend the scope of the regulations beyond new vehicles.

Response: We recognize that the large supply of used vehicles in the U.S. will continue to provide opportunities for Canadian consumers and vehicle brokers to source vehicles across the border, particularly when the exchange rate is favourable. However, it is expected that the influence of the Regulations on the importation of nearly new vehicles for sale in Canada will be very limited. From an environmental perspective, it is important to note that any new vehicle that would be sold at the retail level in the United States would be included in the fleet average calculations and compliance programs of the corresponding U.S. national regulatory programs for GHG emissions and fuel economy. Accordingly, not including such vehicles in the Canadian fleet average GHG regulatory program is not expected to compromise the overall environmental objectives of the common North American standards. Further, establishing fleet average GHG emission standards for importers of used vehicles would present significant administrative and enforcement challenges. For these reasons, we are maintaining the approach that was set out in the proposed Regulations.

Payments to the Receiver General for the 2011 model year

With respect to the provision allowing companies to offset deficits for the 2011 model year by obtaining credits through payments to the Receiver General, one industry association presented its view that it is unreasonable to finalize this provision as it could force companies to pay large sums of money almost immediately upon publication of the Regulations. Additionally, one low volume auto manufacturer stated that payments to the Receiver General provide a viable option to companies to comply but advocated for the provision be extended beyond model year 2011 given that, despite the provisions related to credit trading, it

Applicabilité aux véhicules « presque neufs » importés au Canada

En ce qui concerne les exigences d'établissement de la moyenne des parcs d'automobiles contenues dans le Règlement, « parc » est défini comme l'ensemble des automobiles à passagers ou des camions légers d'une année de modèle donnée qui sont construits ou importés au Canada par une entreprise et qui sont destinés à la vente au premier usager. Selon cette définition, une automobile à passagers ou un camion léger vendu au premier usager en dehors du Canada ne serait pas soumis au Règlement.

Une association de l'industrie a exprimé son inquiétude que les entreprises canadiennes, pour se conformer aux exigences de la moyenne d'un parc automobile, pourraient devoir limiter la disponibilité au Canada de certains nouveaux modèles de véhicules à fortes émissions (comme les véhicules à quatre roues motrices), ce qui risquerait d'inciter les entreprises commerciales à but lucratif à importer des États-Unis des véhicules presque neufs de ces modèles afin de répondre à la demande canadienne, et de ce fait réduire les avantages du Règlement. Selon cette association, le marché canadien est plus exposé à ce problème que celui des États-Unis, étant donné la quantité considérable de véhicules usagés que le marché des États-Unis peut offrir aux consommateurs du Canada, à peu de distance de la plupart des grands centres urbains. L'association a recommandé que le Règlement stipule une limite de kilométrage permettant de définir les véhicules usagés et/ou élargisse la portée du Règlement aux véhicules presque neufs. Par contre, une autre association de l'industrie a déclaré qu'il n'y avait aucune raison d'élargir la portée du Règlement aux véhicules usagés.

Réponse : Nous reconnaissons que l'offre importante de véhicules usagés aux États-Unis va continuer d'offrir des opportunités aux consommateurs canadiens et aux courtiers de puiser dans le marché américain, tout particulièrement lorsque le taux de change est favorable. Cependant, il est prévu que l'influence du Règlement sur l'importation au Canada de véhicules presque neufs sera très limitée. Selon la perspective environnementale, il importe de noter que tout nouveau véhicule qui serait vendu au détail aux États-Unis serait inclus dans le calcul de la moyenne du parc automobile et les programmes de conformité des programmes réglementaires nationaux américains correspondants pour les émissions de GES et d'économie de carburant. Ainsi, le fait de ne pas inclure de tels véhicules au programme réglementaire canadien de la moyenne des émissions de GES du parc automobile ne risque pas de compromettre l'ensemble des objectifs environnementaux des normes communes nord-américaines. De plus, l'établissement de normes moyennes d'émissions de GES visant les importateurs de véhicules usagés présenterait des défis importants sur le plan de l'administration et de l'application. Pour ces raisons, nous maintenons l'approche telle qu'elle est présentée dans le projet de règlement.

Paiements au receveur général pour l'année de modèle 2011

Dans le cas de la disposition qui permet aux entreprises de compenser les déficits se rapportant à l'année de modèle 2011 en achetant des points auprès du receveur général, une association de l'industrie a offert l'opinion qu'il n'était pas raisonnable de finaliser cette disposition parce qu'elle pourrait obliger les entreprises à verser des sommes considérables dès le moment de la publication du Règlement. De plus, un constructeur d'automobiles à faible volume a déclaré que les paiements au receveur général présentent aux entreprises un choix viable mais a demandé que la disposition soit élargie au-delà de l'année de modèle 2011, étant donné

is uncertain that credits will be made available for use during the regulatory period.

Both commentators expressed concern with the rate of $20 per megagram of CO_2 emissions, since it is possible that this rate could lead to higher payments being made than would be in the U.S. under its CAFE program.

Response: The option to obtain credits through payments to the Receiver General is included in the Regulations in alignment with the penalty provisions for non-compliance with the fuel economy standards of the U.S. CAFE program in model year 2011. Since the U.S. EPA GHG emission regulations for model years 2012 to 2016 do not include an option for payment of penalties, the Regulations align with the U.S. joint national program by only allowing the acquisition of credits in this manner for deficits incurred in model year 2011.

Regarding the industry association's concern that payments could be required as soon as the Regulations come into force, payments cannot be made until a deficit has been incurred, which occurs upon submission of the company's end of model year report to the Minister. For model year 2011, this report must be submitted no later than May 1, 2012. If a deficit has been incurred in model year 2011, a company must offset this deficit no later than the day on which it submits the end of model year report for model year 2014, since credits generated in a given model year can be used to offset deficits incurred in any of the three consecutive preceding model years.

Regarding the rate of $20 per megagram of CO_2 emissions, we recognize that this is not precisely the rate used in the U.S. CAFE program; however, it has been designed to be comparable. Because the conversion from miles per gallon to grams per mile leads to a non-linear relationship, it is impractical to specify a rate for the purchase of credits to offset an emission deficit that would always match the corresponding fine that would be paid under the CAFE program. In general, a rate of $20 per Mg of CO_2e emissions would provide a reasonably comparable approach to the U.S. CAFE fine without resulting in a higher payment than would apply under the CAFE program.

Coming into force date of the Regulations

One low-volume manufacturer recommended that the Regulations first come into force for model year 2012 instead of 2011, since this would be harmonized with the regulatory period of the U.S. joint national program and its standards for model years 2012 through 2016.

Response: We recognize that there is a difference between the regulated model years of the Regulations and those of the final GHG regulations published by the U.S. EPA. However, it has always been the intention of the Government of Canada to develop and implement regulations to come into effect for model year 2011.

que, en dépit des dispositions se rapportant à l'échange de points, il reste incertain que des points seront disponibles pour être utilisés pendant la période de réglementation.

Les deux commentateurs se sont dits préoccupés par le taux de 20 $ par mégagramme d'émissions de CO_2, parce qu'il est possible que ce taux soit responsable du versement de paiements plus élevés qu'aux États-Unis dans le cadre du programme CAFE.

Réponse : L'option permettant d'obtenir des points en faisant des versements au receveur général est comprise dans le Règlement afin de correspondre aux dispositions prévoyant des sanctions pour non-respect des normes d'économies de carburant du programme CAFE des États-Unis pour l'année de modèle 2011. Étant donné que les règlements de l'EPA des États-Unis concernant les émissions de gaz à effet de serre pour les années de modèle 2012 à 2016 ne comportent pas d'option de paiement d'amendes, le Règlement s'aligne avec le programme national conjoint des États-Unis en ne permettant l'acquisition de points de cette façon que pour les déficits enregistrés pendant l'année de modèle 2011.

Pour répondre aux préoccupations de l'association de l'industrie qui s'inquiète que des paiements pourraient être exigés aussitôt que le Règlement entre en vigueur, des paiements ne peuvent pas être effectués avant qu'un déficit ait été subit, ce qui se produit au moment de la présentation au Ministre du rapport de fin d'année de modèle de l'entreprise. Dans le cas de l'année de modèle 2011, ce rapport doit être présenté au plus tard le 1er mai 2012. Si un déficit a été enregistré pendant l'année de modèle 2011, l'entreprise doit compenser ce déficit au plus tard le jour de présentation du rapport de fin d'année de modèle 2014, étant donné que les points obtenus au cours d'une année de modèle donnée peuvent être utilisés pour compenser les déficits enregistrés au cours de n'importe quelle des trois années de modèle consécutives précédentes.

En ce qui concerne le taux de 20 $ par mégagramme d'émissions de CO_2, nous reconnaissons que ce n'est pas exactement le taux utilisé par le programme CAFE des États-Unis, mais qu'il a été établi dans l'intention d'y être comparable. Étant donné que la conversion de milles au gallon en grammes par mille donne une relation non linéaire, il n'est pas pratique de stipuler un taux pour l'achat de points qui permettrait de compenser un déficit d'émission qui correspondrait toujours à l'amende qui serait payée dans le cadre du programme CAFE dans une situation semblable. En général, un taux de 20 $ par Mg d'émissions d'équivalents de CO_2 offrirait une approche raisonnablement comparable à l'amende du programme CAFE des États-Unis sans donner lieu à un paiement plus élevé que ce ne serait le cas dans le cadre du programme CAFE.

Entrée en vigueur du Règlement

Un constructeur à faible volume a recommandé que le Règlement entre en vigueur pendant l'année de modèle 2012 au lieu de l'année de modèle 2011, ce qui serait ainsi harmonisé avec la période réglementaire du programme national conjoint des États-Unis et à ses normes pour les années de modèle 2012 à 2016.

Réponse : Nous reconnaissons qu'il existe une différence entre les années de modèle réglementées par le Règlement et celles des règlements finaux concernant les gaz à effet de serre publié par l'EPA des États-Unis. Toutefois, le gouvernement du Canada a toujours eu l'intention de mettre au point et d'appliquer un règlement devant entrer en vigueur pendant l'année de modèle 2011.

Methane and nitrous oxide emission standards

One industry association and one company expressed concerns with the provision related to methane (CH_4) and nitrous oxide (N_2O). The industry association questioned the justification for separate standards to address a relatively small proportion of the total GHG emissions from vehicles while potentially precluding the introduction of technologies such as gasoline direct injection, clean diesel and compressed natural gas. The low volume manufacturer argued that the costs associated with the purchase of specific analyzers to measure the emissions of N_2O offset any benefits to be gained by limiting these emissions. Both advocated for a departure from the policy of alignment with the U.S. by removing these provisions from the Regulations.

Response: These standards are effectively intended to cap vehicle N_2O and CH_4 emissions at levels that are representative of existing new vehicles to ensure that levels do not increase with future vehicles. Following its consultation period, the U.S. EPA decided to finalize this provision with an amendment allowing companies to include these emissions as CO_2-equivalent in their calculation of fleet average performance rather than meeting the individual standards. The Regulations include the same provision that was proposed, with a similar amendment to that included in the U.S. final rule.

As stated above, we believe that aligning these Regulations with those of the U.S. EPA will provide significant environmental and economic benefits to Canada and enhance the competitiveness of the Canadian industry.

Other changes

In response to comments, a number of technical changes were made to the Regulations to ensure alignment with final U.S. rules, including

- Minor adjustments made to the calculations of CO_2 emission target values;
- Updated definitions of key elements of the Regulations (e.g. advanced technology vehicles);
- Increased the precision of calculated values by modifying rounding rules;
- Updated values used to define lifetime miles travelled for both classes of vehicles;
- Updated values representing California's standards in early action credit provisions;
- Clarified the use of advanced technology vehicle flexibilities in the determination of early action credits;
- Clarified certain reporting requirements; and
- Added precision to the reporting requirements to ensure that the same level of testing by volume of total sales is required to represent the emission performance of each company.

Normes d'émissions de CH_4 et de N_2O

Une association de l'industrie et une entreprise ont exprimé des inquiétudes devant les dispositions portant sur le CH_4 et le N_2O. L'association de l'industrie mettait en question la justification d'établir des normes séparées se rapportant à une proportion relativement petite du total des émissions de gaz à effet de serre provenant de véhicules tout en entravant peut-être l'adoption de technologies comme l'injection directe d'essence, le diesel propre et le gaz naturel comprimé. Le constructeur à faible volume a avancé que le coût d'achat d'analyseurs particuliers pour mesurer les émissions de N_2O annule tous les avantages pouvant être obtenus en limitant ces émissions. Les deux insistaient pour qu'on s'éloigne de la politique d'alignement avec les États-Unis en éliminant ces dispositions du Règlement.

Réponse : Ces normes ont effectivement pour but de limiter les émissions de N_2O et de CH_4 des véhicules à des niveaux représentatifs des nouveaux véhicules existants afin de s'assurer qu'elles n'augmentent pas avec les futurs véhicules. Après sa période de consultation, l'EPA des États-Unis a décidé de finaliser ces dispositions avec une modification qui donne la possibilité aux entreprises d'inclure ces émissions sous forme d'équivalents de CO_2 dans leur calcul du rendement moyen du parc automobile au lieu d'atteindre des normes séparées. Le Règlement inclus la même disposition qui avait été proposée, avec une modification semblable a celle du règlement des États-Unis.

Il a déjà été mentionné ci-dessus que nous sommes d'avis que l'harmonisation du Règlement avec ceux de l'EPA des États-Unis apportera au Canada d'importants avantages environnementaux et économiques et accroîtra la compétitivité de l'industrie canadienne.

Autres changements

Afin de prendre en compte certains commentaires, un certain nombre de modifications techniques ont été apportées au Règlement afin de mieux l'aligner avec les règlements des États-Unis, notamment :

- des modifications de détail au calcul des valeurs cibles d'émissions de CO_2;
- la mise à jour de définitions d'éléments clés du Règlement (comme les véhicules à technologie de pointe);
- une précision accrue des valeurs calculées à la suite de la modification des règles d'arrondissement;
- l'utilisation de valeurs plus récentes pour définir le nombre de milles parcourus pendant la durée de vie des deux catégories de véhicules;
- la mise à jour des valeurs représentant les normes de la Californie dans les dispositions concernant les points d'action précoce;
- une précision concernant l'utilisation des mesures de souplesse concernant les véhicules à technologie de pointe dans le calcul des points d'action précoce;
- une précision accrue de certaines exigences en matière de rapports;
- une précision accrue des exigences en matière de rapports afin de s'assurer que le même niveau d'essais par volume du total des ventes soit exigé pour représenter le rendement de chaque entreprise en matière de réduction des émissions.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

Environment Canada currently administers a comprehensive program to verify compliance with the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* under CEPA 1999, which establish federal emission standards for smog-forming emissions. The Regulations will be implemented and enforced in a similar manner. Manufacturers and importers will be responsible for ensuring that their products comply with the Regulations and will be required to produce and maintain evidence of such conformity. The program will include

- Authorizing and monitoring the use of the national emissions mark;
- Reviewing company evidence of conformity;
- Monitoring data submission for compliance with the applicable fleet average GHG emission standards and the banking or trading of emission credits;
- Registering company notices of defects affecting emission controls;
- Inspections of test vehicles and engines and their emission-related components;
- Laboratory emissions tests on a sample of new vehicles and engines that are representative of products offered for sale in Canada; and
- Laboratory emissions tests on a sample of typical in-use vehicles.

Environment Canada plans to coordinate monitoring efforts with the U.S. EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

In administering the Regulations, EC will respond to submissions and inquiries from the regulated community in a timely manner taking into account the complexity and completeness of the request.

Enforcement

Since the Regulations are 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 EC will resort to civil suits by the Crown for costs 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.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Environnement Canada gère actuellement un vaste programme visant à vérifier la conformité au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* en vertu de la LCPE (1999), qui détermine les normes d'émissions fédérales en ce qui a trait aux émissions contribuant au smog. Le Règlement sera mis en œuvre et appliqué de façon similaire. Il incombera aux constructeurs et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent le Règlement et ces derniers auraient à produire et à maintenir la preuve de cette conformité. Le programme comprendra les points suivants :

- autorisation et surveillance de l'utilisation de la marque d'émissions nationales;
- examen des preuves de conformité des entreprises;
- surveillance de la soumission des données aux fins de conformité aux normes applicables établies selon la moyenne des émissions de GES des parcs automobiles et la mise en réserve ou l'échange de points d'émissions;
- enregistrement des avis de défaut des entreprises ayant un impact sur le contrôle des émissions;
- inspection des véhicules et des moteurs d'essais et de leurs composantes en lien avec les émissions;
- essais en laboratoire relatifs aux émissions sur un échantillon de nouveaux véhicules et de nouveaux moteurs qui sont représentatifs des produits offerts en vente au Canada;
- essais en laboratoire relatifs aux émissions sur un échantillon de véhicules en service.

Environnement Canada prévoit coordonner ses efforts de surveillance avec l'EPA des États-Unis en partageant l'information afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience du programme.

Dans le cadre de l'administration du Règlement, EC répondra aux soumissions et aux requêtes de la communauté réglementée en temps raisonnable et opportun, en tenant compte de la complexité et du caractère complet de la requête.

Application

Puisque le Règlement est pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront, lorsqu'ils vérifieront la conformité au Règlement, la Politique de conformité et d'application mise en œuvre en vertu de la Loi. La Politique détermine l'étendue des réponses possibles aux infractions, y compris les avertissements, les directives, les ordres de conformité à la protection environnementale, les contraventions, les arrêtés ministériels, les injonctions, les poursuites ainsi que les mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [qui constituent une solution de remplacement à un procès au tribunal après le dépôt d'accusations pour une infraction à la LCPE (1999)]. De plus, la Politique explique quand EC aura recours aux poursuites civiles par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsque, après une inspection ou une enquête, un agent d'application de la loi découvre une prétendue infraction, ce dernier choisira la mesure d'application de la Loi appropriée selon les facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : comprend la considération des dommages, l'intention du prétendu contrevenant, s'il s'agit d'une infraction répétée et s'il y a eu tentative de dissimuler des renseignements ou de contourner de toute autre façon les objectifs et les exigences de la Loi.

- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further 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.
- 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 the GHG emission performance of vehicles and vehicle fleets and compliance with the Regulations. In the situation where a vehicle model type is found to exceed applicable standards, the normal course of events would be to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued by the company to the owners of the particular model of vehicle. This may result in a product recall to fix the defect.

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. The objective of the Regulations is to reduce GHG emissions by requiring that companies that manufacture new vehicles in Canada, or import new vehicles into Canada, for sale in Canada comply with fleet-average GHG emission standards for a given model year. Individual vehicle models in a company's fleet will also be subject to specific GHG emission standards. It is estimated that the Regulations will result in progressive GHG reductions beginning with the 2011 model year.

Through compliance with the Regulations, the Government intends to reduce GHG emissions by inciting vehicle manufacturers to incorporate GHG-reducing technologies such as fuel-saving technologies, technologies to improve vehicle air conditioning systems and other innovative technologies to reduce GHG emissions on new vehicles.

The Regulations intend to achieve the following immediate and long-term outcomes:

- limit GHG emissions from individual vehicle models;
- progressively reduce the fleet-average GHG emission performance of new vehicles of the 2011–2016 model years; and
- achieve progressive GHG emission reductions from the fleet of vehicles in Canada.

Performance of the Regulations will be measured through a set of key indicators that reflect the activities that will be undertaken by the Government and regulated parties. These indicators will 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 EC by the regulated community and modeling to estimate GHG emission reductions.

- Efficacité à atteindre le résultat souhaité avec le prétendu contrevenant : le résultat souhaité est la conformité le plus rapidement possible et sans répétition de l'infraction. Les facteurs à considérer comprennent notamment les antécédents de conformité à la Loi du contrevenant, la volonté de coopérer avec les agents d'application de la loi et la preuve que des mesures de correction ont été prises.
- Cohérence : les agents d'application de la loi considéreront la façon dont des situations semblables ont été traitées dans la détermination des mesures à prendre pour faire appliquer la Loi.

Environnement Canada effectuera la surveillance du rendement des émissions de GES des véhicules et des parcs de véhicules et de leur conformité au Règlement. Dans l'éventualité où un type de modèle de véhicule excéderait les normes applicables, le cours normal des événements consisterait à réaliser suffisamment d'évaluations techniques pour déterminer si l'entreprise doit émettre un avis de défaut aux propriétaires d'un modèle de véhicule particulier. Cela pourrait mener à un rappel de produit afin de réparer le défaut.

Mesures de rendement et évaluation

Mesurer le rendement des activités réglementaires afin de s'assurer qu'elles atteignent leurs objectifs initiaux de manière continue représente pour le ministère chargé d'appliquer le Règlement une responsabilité importante. En ce qui concerne le Règlement, l'évaluation du rendement et la présentation des rapports de mesure se feront dans le cadre de diverses activités d'évaluation régulières. L'objectif du Règlement consiste à réduire les émissions de GES en exigeant que les entreprises qui fabriquent de nouveaux véhicules au Canada ou qui importent de nouveaux véhicules pour les vendre au Canada se conforment aux normes applicables établies en fonction de la moyenne des émissions de GES des parcs automobiles pour une année de modèle donnée. Les modèles de véhicules individuels faisant partie du parc automobile d'une entreprise seront également assujettis à des normes d'émissions de GES spécifiques. On évalue que le Règlement entraînera des réductions progressives de GES à partir de l'année de modèle 2011.

Grâce à la conformité au Règlement, le gouvernement a l'intention de réduire les émissions de GES en incitant les constructeurs de véhicules à incorporer des technologies de réduction des GES dans les nouveaux véhicules, comme les technologies d'économie de carburant, les technologies permettant d'améliorer les systèmes de climatisation des véhicules et autres technologies innovatrices permettant de réduire les émissions de GES.

Le Règlement vise à atteindre les résultats immédiats et à long terme suivants :

- limiter les émissions de GES des modèles de véhicules individuels;
- réduire progressivement la moyenne des émissions de GES des parcs automobiles pour les nouveaux véhicules des années de modèle 2011 à 2016;
- atteindre progressivement de plus importantes réductions des émissions de GES du parc de véhicules au Canada.

Le rendement du Règlement sera mesuré grâce à une série d'indicateurs principaux qui reflètent les activités qui seront entreprises par le gouvernement et les parties réglementées. Ces indicateurs seront évalués afin de déterminer si les résultats immédiats et à long terme ont été atteints. Les résultats seront mesurés sur une base annuelle à l'aide des données soumises à EC par la communauté réglementée et de modélisations visant à estimer les réductions d'émissions de GES.

A set of immediate outcomes will also help track the performance of the Regulations. For example, EC will measure

- the awareness by the regulated community of the regulatory requirements;
- the timely and accurate reporting of data; and
- the compliance with the fleet average emission standards and with standards for individual vehicle models.

The key indicators to monitor the performance of the Regulations on these immediate outcomes would include

- the percentage of known regulatees that are aware of the Regulations;
- the percentage of known regulatees that are reporting on time and accurately;
- the rate of compliance with emissions standards for individual vehicle models; and
- the rate of compliance with fleet average emission standards.

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 under the Regulations; compliance promotion activity reports (attendance reports, reply cards, etc.); EC's testing of a sample of individual vehicle models to verify conformance with the Regulations; and enforcement activity reports, in particular compliance rates provided through the National Enforcement and Emergency Management Information System (NEMESIS).

The outcomes identified above will 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 EC's existing vehicle and engine compliance strategy; developing a compliance and promotion plan; identifying the Regulations under EC's National Enforcement Plan; developing and operating an electronic reporting tool for regulatees; and preparing an annual report on the performance of the Regulations.

Contacts

Ed Crupi
Senior Regulatory Policy Advisor
Energy and Transportation Branch
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 10th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-2230
Fax: 819-953-9547
Email: Ed.Crupi@ec.gc.ca

Une série de résultats immédiats serviront aussi à faire le suivi du rendement du règlement. Par exemple, EC mesurera les éléments suivants :

- la connaissance de la communauté réglementée des exigences réglementaires;
- la présentation de rapports précis et en temps opportun sur les données;
- la conformité aux normes d'émissions de GES pour les modèles de véhicules individuels et pour les parcs automobiles.

Les principaux indicateurs permettant de surveiller la performance du Règlement relativement aux résultats immédiats comprendraient notamment :

- le pourcentage de personnes réglementées connues qui sont au courant du Règlement;
- le pourcentage de personnes réglementées connues qui soumettent des rapports précis et en temps opportun;
- le taux de conformité aux normes d'émissions pour les modèles de véhicules individuels;
- le taux de conformité aux normes moyennes d'émissions de GES des parcs automobiles.

Les sources de données utilisées pour mesurer ces indicateurs sont les suivantes : le système de rapport électronique (et de soumission en format papier), qui recueillera les renseignements soumis directement par les entreprises dans le cadre de leurs exigences de soumission de rapports annuels en vertu du Règlement; les rapports d'activités de promotion de la conformité (rapports de présence, cartes-réponses, etc.); la mise à l'essai par EC d'un échantillon de modèles de véhicules individuels afin de vérifier la conformité au Règlement; et les rapports d'activités d'application de la loi, plus particulièrement, les taux de conformité fournis par l'entremise du système NEMESIS (*National Enforcement and Emergency Management Information System*).

Les résultats identifiés ci-dessus seront atteints grâce à une série d'activités en lien avec l'élaboration et la mise en œuvre du Règlement. Parmi ces activités, notons l'élaboration et la mise en œuvre du Règlement; l'incorporation du Règlement à la stratégie existante d'EC sur la conformité des véhicules et des moteurs; l'élaboration d'un plan de promotion de la conformité; l'identification du Règlement dans le cadre du Plan national d'application de la Loi d'Environnement Canada; l'élaboration et l'exploitation d'un outil de soumission de rapports électroniques pour les parties réglementées; et la préparation d'un rapport annuel sur le rendement du Règlement.

Personnes-ressources

Ed Crupi
Conseiller principal en politiques de réglementation
Direction générale de l'Énergie et des Transports
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 10e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-2230
Télécopieur : 819-953-9547
Courriel : Ed.Crupi@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

Luis Leigh
Directeur
Division d'évaluation et d'analyse des politiques environnementales
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

Registration
SOR/2010-202 September 23, 2010

CUSTOMS TARIFF

Ferry-Boats, Tankers and Cargo Vessels Remission Order, 2010

P.C. 2010-1163 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115[a] of the *Customs Tariff*[b], hereby makes the annexed *Ferry-Boats, Tankers and Cargo Vessels Remission Order, 2010*.

FERRY-BOATS, TANKERS AND CARGO VESSELS REMISSION ORDER, 2010

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

"cargo vessel" means a freighter, container vessel, self-unloader, car carrier or bulk carrier classified under tariff item No. 8901.90.91 or 8901.90.99 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*, but does not include a barge or its pusher vessel. (*navire de charge*)

"imported into Canada" means permanently imported into Canada for the first time; however, it does not apply to ferry-boats, tankers and cargo vessels produced in Canada that have been exported and then subsequently re-imported into Canada. (*importé au Canada*)

REMISSION

2. Remission of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* is granted in respect of ferry-boats of a length of 129 m or more, classified under subheading No. 8901.10 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*, tankers classified under subheading No. 8901.20 in that List and cargo vessels.

CONDITIONS

3. The remission is granted on the following conditions:

(*a*) the ferry-boat, tanker or cargo vessel was imported into Canada on or after January 1, 2010;

(*b*) the importer files all evidence that is required by the Canada Border Services Agency to determine eligibility for remission; and

(*c*) a claim for remission is made by the importer to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the date of importation.

[a] S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(*j*)
[b] S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2010-202 Le 23 septembre 2010

TARIF DES DOUANES

Décret de remise visant certains transbordeurs, bateaux-citernes et navires de charge (2010)

C.P. 2010-1163 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115[a] du *Tarif des douanes*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise visant certains transbordeurs, bateaux-citernes et navires de charge (2010)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT CERTAINS TRANSBORDEURS, BATEAUX-CITERNES ET NAVIRES DE CHARGE (2010)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

« importé au Canada » Qui est importé de façon permanente pour la première fois. Ne sont pas visés par la présente définition les transbordeurs, les bateaux-citernes et les navires de charge produits au Canada qui sont exportés et par la suite réimportés au pays. *(imported into Canada)*

« navire de charge » Cargo, porte-conteneurs, navire auto déchargeur, navire-garage ou vraquier classés sous les numéros tarifaires 8901.90.91 et 8901.90.99 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*, à l'exclusion des barges et de leurs pousseurs. *(cargo vessel)*

REMISE

2. Est accordée une remise des droits de douane payés ou à payer aux termes du *Tarif des douanes* sur les transbordeurs d'une longueur de 129 mètres ou plus classés sous la sous-position 8901.10 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*, sur les bateaux-citernes classés sous la sous-position 8901.20 de cette liste et sur les navires de charge.

CONDITIONS

3. La remise est accordée aux conditions suivantes :

a) le transbordeur, le bateau-citerne ou le navire de charge a été importé au Canada le 1er janvier 2010 ou après cette date;

b) l'importateur présente sur demande toute preuve requise par l'Agence des services frontaliers du Canada aux fins d'établir le droit à la remise;

c) une demande de remise est présentée par l'importateur au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date d'importation.

[a] L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)*j*)
[b] L.C. 1997, ch. 36

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Executive summary

Issue: Historically, duty remission requests for imported vessels were reviewed on a case-by-case basis. As Canadian shipowners embark on a major fleet renewal, there is a need for greater certainty and predictability for all stakeholders, and in that context, the Government is establishing a new duty remission framework for vessels, effective January 1, 2010.

Description: The Government is putting in place a new duty remission framework for all imported cargo vessels and tankers, as well as ferries of a length of 129 m or more, imported as of January 1, 2010.

Cost-benefit statement: It is estimated that the amount of duties foregone will average $25 million per year over the next 10 years. This will be of primary assistance to Canadian shipowners as they embark on a major fleet renewal, as well as downstream users in various sectors (agriculture, steel, energy, mining, and manufacturing) that will also benefit in the form of lower costs and improved reliability of service. Ferry users are also expected to benefit from lower ferry rates.

Business and consumer impacts: Duty remission will assist Canadian shipowners by making replacement vessels more affordable and reliable, and lower shipping costs will enhance the competitiveness of those industries relying on marine transportation services. Duty remission will benefit ferry operators and their users, both commercial and non-commercial, in the form of reduced ferry rates.

Domestic and international coordination and cooperation: There are no implications with respect to international coordination and cooperation.

Issue

Imported cargo vessels and tankers, as well as ferries of a length of 129 m or more, are subject to a customs duty of 25% under the Most-Favoured-Nation (MFN) Tariff. Historically, the Government has considered requests for remission of customs duties on vessels on a case-by-case basis, examining each request on its own merits. Given the need for greater certainty and predictability for all stakeholders as shipowners embark on a major fleet renewal over the next decade, the Government is putting in place a new duty remission framework for all imported cargo

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Question : Historiquement, les demandes de remise de droits de douane sur les navires importés étaient étudiées au cas par cas. Au moment où les armateurs canadiens procèdent à un renouvellement important de leur flotte, il y a un besoin accru de certitude et de prévisibilité pour toutes les parties prenantes. Dans ce contexte, le gouvernement met en place un nouveau cadre de remise de droits de douane sur certains navires à compter du 1er janvier 2010.

Description : Le gouvernement met en place un nouveau cadre de remise des droits de douane concernant les navires de charge et les bateaux-citernes ainsi que les transbordeurs (ci-après, « traversiers ») d'une longueur de 129 mètres et plus, importés au Canada à compter du 1er janvier 2010.

Énoncé des coûts et avantages : Les droits annuels estimatifs auxquels le gouvernement renonce totaliseront, en moyenne, 25 millions de dollars pendant les 10 prochaines années. Cette mesure aidera les armateurs canadiens qui s'apprêtent à procéder à un renouvellement majeur de la flotte ainsi que les utilisateurs en aval de divers secteurs (agriculture, acier, énergie, exploitation minière et fabrication) qui bénéficieront sous forme d'une baisse de coûts et d'une fiabilité de service accrue. Les usagers des traversiers devraient aussi profiter de tarifs réduits.

Incidence sur les entreprises et les consommateurs : La remise des droits de douane aidera les armateurs canadiens puisqu'elle rendra les navires remplaçants plus abordables et fiables. La baisse des tarifs d'expédition permettra aux industries reposant sur les services de transport maritime d'être davantage concurrentielles. On s'attend à ce que les usagers, commerciaux ou non, de traversiers bénéficient de tarifs réduits.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Il n'y a aucune incidence au chapitre de la coordination et coopération à l'échelle internationale.

Question

Les navires de charge et les bateaux-citernes importés ainsi que les traversiers d'une longueur de 129 mètres et plus sont actuellement assujettis à un droit de douane de 25 % en vertu du tarif de la nation la plus favorisée (TNPF). Historiquement, le gouvernement examine les demandes de remise de droits de douane sur les navires au cas par cas, évaluant chaque demande d'après sa valeur intrinsèque. Étant donné que toutes les parties prenantes ont besoin de certitude et de prévisibilité accrues dans un contexte où les armateurs procèdent à un renouvellement important de leur

vessels and tankers, as well as ferries of a length of 129 m or more, imported as of January 1, 2010.

Objectives

The new framework will

- facilitate the replacement of aging vessels and promote the modernization of critical shipping services;
- increase the competitiveness of both the marine transportation sector and its users (agriculture, steel, energy, mining, and manufacturing sectors);
- create certainty and predictability for shipowners regarding costing of these vessels;
- lower costs to users of shipping and ferry services; and
- streamline remission procedures for these vessels and eliminate retroactive duty remissions where duties are first paid and then remitted.

Description

The Government is putting in place a new duty remission framework for all imported cargo vessels and tankers, as well as ferries of a length of 129 m or more, imported as of January 1, 2010. This remission of customs duties paid or payable will apply on vessels imported on or after January 1, 2010, by means of a remission Order pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*. It will only apply to the first importation of a vessel, thereby maintaining the duty incentives for repair, refit and conversion work to be done in Canadian shipyards.

Regulatory and non-regulatory options considered

A remission Order made pursuant to section 115 of the *Customs Tariff* is the most appropriate mechanism to implement the initiative. A similar approach has been used since 2004 with respect to imported mobile offshore drilling units. While there is authority to remit taxes and penalties under the *Financial Administration Act*, the authority provided pursuant to the *Customs Tariff* is more appropriate as it is specifically oriented towards the remission of customs duties.

Benefits and costs

Canadian shipowners operating in coastal trade estimate they will import a minimum of $1 billion worth of ships over the next 10 years. With the current MFN tariff rate of 25%, these importations would represent an annual average of $25 million in customs duties for the 10-year period. The waiving of these customs duties will assist Canadian shipowners to cost-effectively invest in, and renew, their fleet with more efficient, technologically sophisticated and environmentally advanced vessels.

Duty remission will also improve the competitiveness of those industries that rely on marine transportation services, notably the steel, agriculture, mining, manufacturing and energy sectors, which are expected to benefit through lower shipping rates that reflect the duty savings provided for by the new framework as well as improvements in service reliability. Transport Canada

flotte au cours de la prochaine décennie, le gouvernement met en place un nouveau cadre de remise de droits de douanes sur tous les navires de charge et bateaux-citernes ainsi que sur les traversiers de 129 mètres et plus, importés à compter du 1er janvier 2010.

Objectifs

Le nouveau cadre permettra :

- de faciliter le remplacement d'une flotte âgée et de promouvoir la modernisation de services de transport maritime;
- au secteur du transport maritime et aux secteurs qui en utilisent les services (agriculture, acier, énergie, exploitation minière et fabrication) d'être davantage concurrentiels;
- aux armateurs d'avoir plus de certitude et de prévoir les coûts de ces navires;
- de réduire les coûts pour les utilisateurs de services de transport maritime et de traversiers;
- de simplifier les procédures de remise sur ces navires et d'éliminer les remises rétroactives quand les droits de douane sont d'abord payés puis remis.

Description

Le gouvernement met en place un nouveau cadre de remise des droits de douane pour tous les navires de charge et bateaux-citernes, ainsi que pour les traversiers d'une longueur de 129 mètres et plus. Cette remise des droits de douane payés ou payables visera les navires importés à compter du 1er janvier 2010, et sera mise en œuvre par voie d'un décret de remise pris en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*. La remise s'appliquera seulement à la première importation d'un navire, conservant ainsi les incitatifs tarifaires visant à ce que ces travaux soient effectués dans les chantiers navals canadiens.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Un décret de remise pris en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes* constitue le moyen le plus approprié de mettre en œuvre l'initiative. Une approche semblable est appliquée depuis l'année 2004 à l'égard des unités mobiles de forage au large importées. Bien qu'une autorité de remise de taxes et pénalités existe aussi sous la *Loi sur l'administration financière*, l'autorité de remise en vertu du *Tarif des douanes* est plus appropriée car elle est spécifique à la remise des droits de douane.

Avantages et coûts

Les armateurs canadiens dont l'activité est le cabotage estiment qu'ils importeront, au cours des 10 prochaines années, des navires d'une valeur totale minimale d'un milliard de dollars. Avec le taux de la NPF en vigueur, soit 25 %, ces importations représenteraient en moyenne des droits de douane de 25 millions de dollars par année pendant la période de 10 ans. La non-application de ces droits de douane permettra aux armateurs canadiens d'investir de façon rentable et de renouveler leur flotte au moyen de navires plus efficaces et plus perfectionnés sur les plans technologique et environnemental.

La remise des droits permettra aussi d'améliorer la compétitivité des industries qui ont recours aux services de transport maritime, notamment les secteurs de l'acier, de l'agriculture, de l'exploitation minière, de la fabrication et de l'énergie, qui devraient profiter d'une baisse des tarifs d'expédition sous l'effet des économies en droits de douane réalisées ainsi que des services de

advises that duty costs can make up to 10 to 15% of shipping rates in the initial years of service of a new vessel. As such, the forecasted duty savings of $25 million per year are expected to be passed on to downstream users.

The use of a remission Order will also support domestic shipyards involved in repair and refitting work by maintaining customs duties for vessels exported, and then re-imported, solely for repairs, refit and conversion are retained.

Ferry users, whether commercial or non-commercial, should also benefit from the new remission framework, as the duty savings on new ferries of a length of 129 m or more will be reflected in ferry fares.

Rationale

The Government is implementing a new remission framework to help facilitate the efforts of shipowners who must renew their fleet of vessels, primarily due to the age of the vessels and to meet enhanced environmental standards. This measure will also assist downstream users in many sectors (agriculture, steel, energy, mining and manufacturing) as well as ferry users, both commercial and non-commercial, in the form of lower shipping costs and improved service reliability.

This new duty remission framework for the importation of certain vessels will bring certainty and predictability to all stakeholders in the marketplace. With this framework in place, the Government will no longer entertain retroactive duty remission requests (e.g. with respect to vessels imported before January 1, 2010) for the type of vessels covered by the framework.

The new duty remission framework should have little practical effect on Canadian shipyards areas, as these vessels are generally not available from domestic producers on a cost-competitive basis. The new framework will also retain longstanding customs duty incentives for having repairs, refit and conversion, a niche market of interest to Canadian shipyards, done in Canada. Concurrently, the Government's June 3, 2010 announcement of a new long-term National Shipbuilding Procurement Strategy will provide work and employment to shipyards and other marine industry firms across Canada for many years for the construction of National Defence and Coast Guard vessels.

This new duty remission framework will also support government objectives of tariff and trade liberalization, the development of value-added Gateways, the facilitation of short sea shipping, and the renewal of critical transportation infrastructure, including to remote coastal communities.

Consultation

On October 24, 2009, the Government published a notice in the *Canada Gazette*, Part I, informing interested parties of a proposal to waive the customs duties, effective January 1, 2010, on ferries, tankers bulkers, unloaders and cargo vessels of all kinds, of a length of 129 m or more. There was significant support for the proposal, with many submissions requesting that the length

transport maritime plus fiables grâce au nouveau cadre. Transports Canada indique que les frais de droits de douane peuvent représenter de 10 à 15 % des tarifs d'expédition pendant les premières années de service d'un nouveau navire. Ainsi donc, on s'attend à ce que les économies prévues en droits de douane de 25 millions de dollars par année soient transférées aux utilisateurs en aval.

L'utilisation d'un décret de remise permettra aussi de soutenir les chantiers navals canadiens liés aux travaux de réparation et de radoub en préservant les droits de douane sur les navires exportés, puis ré-importés, seulement pour fins de réparation et de radoub.

Les usagers, commerciaux ou non, des traversiers devraient aussi tirer profit du nouveau cadre de remise puisque les économies réalisées en droits de douane sur les nouveaux traversiers de 129 mètres et plus devraient se refléter dans les tarifs des services de traversiers en question.

Justification

Le gouvernement met en place un nouveau cadre de remise pour contribuer aux efforts des armateurs qui doivent renouveler leur flotte, en raison surtout de l'âge des navires et de la nécessité de respecter des normes environnementales plus rigoureuses. Cette mesure viendra aussi en aide aux utilisateurs en aval de bien des secteurs (agriculture, acier, énergie, exploitation minière et fabrication) de même qu'aux usagers, commerciaux ou non, des traversiers sous forme d'une baisse des frais de transport et d'une fiabilité accrue des services de transport.

Ce nouveau cadre de remise des droits de douane applicable à l'importation de certains navires réduira l'incertitude et améliorera la prévisibilité pour toutes les parties concernées sur le marché. Une fois ce cadre en place, le gouvernement n'acceptera plus de demandes de remise rétroactive de droits de douane (par exemple concernant les navires importés avant le 1er janvier 2010) sur le type de navires visés par le cadre.

Le nouveau cadre de remise des droits de douane devrait avoir un effet pratique limité sur les chantiers navals canadiens puisque ces navires ne sont habituellement pas offerts par des producteurs canadiens à un coût concurrentiel. Le nouveau régime permettra également de conserver les incitatifs tarifaires de longue date concernant les travaux de réparation, de radoub et de conversion, un créneau de marché d'intérêt pour les chantiers navals canadiens. Parallèlement, le gouvernement a annoncé, le 3 juin 2010, une nouvelle stratégie à long terme, la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale, qui apportera pendant bien des années du travail et des emplois aux chantiers navals et aux autres entreprises du secteur maritime dans l'ensemble du Canada aux fins de la construction des navires de la Défense nationale et de la Garde côtière canadienne.

Ce nouveau cadre de remise des droits de douane viendra aussi appuyer les objectifs du gouvernement en matière de libéralisation des tarifs et des échanges, de développement des portes d'entrée à valeur ajoutée, et facilitera le transport maritime à courte distance et le renouvellement de l'infrastructure essentielle des transports, notamment vers les collectivités côtières éloignées.

Consultation

Le 24 octobre 2009, le gouvernement a publié un avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* dans lequel il avisait les parties intéressées d'une proposition visant à dispenser du paiement des droits de douane sur les traversiers, les bateaux-citernes, les vraquiers, les navires déchargeurs et les navires cargos d'une longueur d'au moins 129 mètres, importés à compter du 1er janvier

requirement of 129 m be dropped for certain categories of vessels. Responses were received from all areas of the marine transportation sector, as well as from provincial governments and corporations in the industrial, agricultural and energy sectors. In the development of this Order, all comments received were taken into account in light of broader policy objectives.

2010. La proposition a reçu un appui important, avec certains intervenants demandant que l'exigence au sujet de la longueur, soit 129 mètres ou plus, soit supprimée pour certaines catégories de navires. Des observations et commentaires furent reçus de la part de divers domaines du secteur du transport maritime ainsi que de certaines administrations provinciales et sociétés œuvrant dans les secteurs industriel, de l'agriculture et de l'énergie. Tous les commentaires soumis ont été pris en compte dans la préparation du Décret à la lumière des objectifs de politique plus larges.

Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency will administer the Order and ensure compliance with its terms and conditions in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation and regulations.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'Agence des services frontaliers du Canada administrera le Décret et veillera au respect des modalités de ce décret dans le cours normal de l'application de la législation et des règlements régissant les douanes et les tarifs douaniers.

Contact

Paul Robichaud
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-2510

Personne-ressource

Paul Robichaud
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-2510

Published by the Queen's Printer for Canada, 2010 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

Registration
SOR/2010-203 September 23, 2010

CUSTOMS TARIFF

Certain Ships Remission Order, 2010

P.C. 2010-1164 September 23, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115[a] of the *Customs Tariff*[b], hereby makes the annexed *Certain Ships Remission Order, 2010*.

CERTAIN SHIPS REMISSION ORDER, 2010

REMISSION

1. Remission of customs duties paid under the *Customs Tariff* is granted to the following:

(*a*) Algoma Central Corporation, St. Catharines, Ontario, in respect of the tankers *Algonova* and *AlgoCanada;* and

(*b*) British Columbia Ferry Services Inc., Victoria, British Columbia, in respect of the vessels *Coastal Renaissance*, *Coastal Inspiration*, *Coastal Celebration* and *Northern Expedition*.

CONDITIONS

2. The remission is granted on the following conditions:

(*a*) the importer files all evidence that is required by the Canada Border Services Agency to determine eligibility for remission; and

(*b*) a claim for remission is made by the importer to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness within two years after the day on which this Order comes into force.

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 Order.*)

Executive summary

Issue: Algoma Central Corporation has asked for duty remission on two imported tankers on the basis of unavailability from Canadian production and the impact of the duty on economy, especially downstream users. British Columbia Ferry Services Inc. (BC Ferries) has asked for duty remission on

[a] S.C. 2005, c. 38, par. 145(2)(*j*)
[b] S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2010-203 Le 23 septembre 2010

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant certains navires (2010)

C.P. 2010-1164 Le 23 septembre 2010

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115[a] du *Tarif des douanes*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret de remise concernant certains navires (2010)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE CONCERNANT CERTAINS NAVIRES (2010)

REMISE

1. Est accordée une remise des droits de douane payés aux termes du *Tarif des douanes* à :

a) Algoma Central Corporation, St. Catharines (Ontario), à l'égard des bateaux-citernes *Algonova* et *AlgoCanada*;

b) British Columbia Ferry Services Inc., Victoria (Colombie-Britannique), à l'égard des navires *Coastal Renaissance*, *Coastal Inspiration*, *Coastal Celebration* et *Northern Expedition*.

CONDITIONS

2. La remise est accordée aux conditions suivantes :

a) l'importateur présente sur demande toute preuve requise par l'Agence des services frontaliers du Canada aux fins d'établir le droit à la remise;

b) une demande de remise est présentée par l'importateur au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent décret 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 Décret.*)

Résumé

Question : Algoma Central Corporation a demandé une remise des droits de douane concernant l'importation de deux bateaux-citernes sur la base que de tels navires ne sont pas fabriqués au Canada et que les droits de douane ont une incidence sur l'économie, notamment sur les utilisateurs en aval.

[a] L.C. 2005, ch. 38, al. 145(2)(*j*)
[b] L.C. 1997, ch. 36

four imported large ferries stating that the duty costs led to increased ferry fares and service costs, and impacted the company's fleet renewal plans.

Description: The Government is making decisions on these requests by remitting the customs duties paid on the importation of two tankers by Algoma Central Corporation in 2008 and 2009 and four ferries imported by BC Ferries between 2007 and 2009.

Cost-benefit statement: The duties remitted in this Order amount to $15.3 million which will be directed to the importer, Algoma Central Corporation, and $119.4 million which will be directed to the importer, BC Ferries. It is expected that these duty savings will translate into lower shipping and ferry rates for their users.

Business and consumer impacts: Duty remission will support the competitiveness of Algoma Central Corporation's downstream users, primarily producers and users of petroleum products, who should benefit from lower shipping rates as a result of this measure. Duty remission will be of benefit to BC Ferries and to its users, both commercial and non-commercial, in the form of reduced ferry rates.

Domestic and international coordination and cooperation: There are no implications with respect to international coordination and cooperation.

British Columbia Ferry Services Inc. (BC Ferries) a demandé une remise des droits de douane concernant l'importation de quatre traversiers stipulant que le paiement de ces droits mènerait à une hausse des tarifs des passagers et autres coûts de service, et aurait un impact sur les plans de renouvellement de la flotte de la compagnie.

Description : Le gouvernement rend des décisions sur ces demandes en accordant une remise des droits de douane payés relativement à deux bateaux-citernes importés par Algoma Central Corporation en 2008 et en 2009, et à quatre traversiers importés par BC Ferries entre 2007 et 2009.

Énoncé des coûts et avantages : Le présent décret a trait à une remise des droits totalisant 15,3 millions de dollars qui seront versés à l'importateur Algoma Central Corporation, et 119,4 millions de dollars qui seront versés à l'importateur BC Ferries. Ces économies de droits devraient réduire les coûts d'expédition et des tarifs pour leurs utilisateurs.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La remise des droits appuiera la compétitivité d'Algoma Central Corporation et de ses usagers en aval — surtout des producteurs et des utilisateurs de produits pétroliers — qui devraient bénéficier de coûts d'expédition moins élevés grâce à cette mesure. La remise de droits profitera aussi à BC Ferries et à ses usagers, commerciaux et non commerciaux, sous forme de tarifs réduits pour l'utilisation des traversiers.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : La mesure n'a pas d'incidence sur la coordination et la coopération à l'échelle internationale.

Issue

Algoma Central Corporation has asked for duty remission on two imported tankers on the basis of unavailability from Canadian production and the impact that the duty has on the economy, particularly for downstream users. BC Ferries has asked for duty remission on four imported large ferries stating that the duty costs led to increased ferry rates and other service costs, and impacted the company's fleet renewal plans.

Objectives

The purpose of this Order is to remit the duties initially paid by two companies on the importation of certain vessels with a view to have the duty savings passed onto the users of their services (e.g. certain stakeholders in various industries and ferry users, both commercial and non-commercial).

Description

The Government has finalized its decisions on requests for the remission of duties paid on the importation of certain vessels by Algoma Central Corporation and BC Ferries into Canada.

The Government is remitting the $15.3 million in customs duties paid on two tankers, the *Algonova* and the *AlgoCanada*, imported from Turkey by Algoma Central Corporation in 2008 and 2009.

Question

Algoma Central Corporation a demandé une remise des droits de douane concernant l'importation de deux bateaux-citernes sur la base que de tels navires ne sont pas fabriqués au Canada et que les droits de douane ont une incidence sur l'économie, notamment sur les utilisateurs en aval. British Columbia Ferry Services Inc. (BC Ferries) a demandé une remise des droits de douane concernant l'importation de quatre gros traversiers stipulant que le paiement de ces droits mènerait à une hausse des tarifs des passagers et autres coûts de service, et aurait un impact sur les plans de renouvellement de la flotte de la compagnie.

Objectifs

L'objectif de ce décret est de remettre les droits de douane initialement payés par les deux compagnies concernant l'importation de certains navires afin que ces économies de droits se traduisent en des économies pour les utilisateurs des services des deux compagnies (par exemple certaines parties prenantes dans des industries diverses ainsi que les usagers, commerciaux ou non, de traversiers).

Description

Le gouvernement a finalisé ses décisions sur les demandes de remise des droits de douane payés à l'égard de certains navires importés par Algoma Central Corporation et BC Ferries.

Le gouvernement accorde remise des droits de douane de 15,3 millions de dollars payés à l'égard de deux bateaux-citernes, le *Algonova* et le *AlgoCanada*, importés de Turquie par Algoma Central Corporation en 2008 et en 2009.

The Government is also remitting $119.4 million in customs duties paid on four large-sized ferries, the *Coastal Renaissance*, the *Coastal Inspiration*, the *Coastal Celebration* and the *Northern Adventure*, imported between 2007 and 2009 from Germany by BC Ferries.

Regulatory and non-regulatory options considered

A remission Order made pursuant to section 115 of the *Customs Tariff* is the most appropriate mechanism to implement the initiative and has been used to implement similar vessel-specific duty remissions. While there is authority to remit taxes and penalties under the *Financial Administration Act*, the authority provided pursuant to the *Customs Tariff* is more appropriate as it is specifically oriented towards the remission of customs duties.

Benefits and costs

This Order remits $15.3 million in customs duties paid by Algoma Central Corporation on the importation of two tankers. The importation of these vessels has brought significant environmental and safety enhancements relative to the vessel replaced. Duty remission is expected to benefit, through lower shipping rates, downstream commercial users, primarily major oil refiners, large consumers of clean and black petroleum products, and wholesale distributors, in both domestic and international markets.

The Order also remits $119.4 million in customs duties paid by BC Ferries on the importation of four large ferries. Because of the regulated nature of its operations, the duty costs incurred at the time the ferries were imported were factored in the setting of the ferry rate structure. The additional cost of the duties has also increased costs for this essential marine transportation service, affecting the costs of goods and services in ferry-dependent communities. Remission of the customs duties paid is expected to be considered by BC Ferries and its regulator, the British Columbia Ferry Commission, in the setting of future ferry rates for commercial and non-commercial traffic.

Rationale

The customs duties paid on the two tankers imported by Algoma Central Corporation impacted the company and the users of its shipping services in the form of increased shipping rates. Algoma Central Corporation's downstream users support duty remission in the expectation of lower freight costs. Remission of customs duties on these vessels should lead to lower shipping rates while not impacting the domestic shipbuilding industry, which has not built such vessels since the 1980s. This remission is also consistent with the Government's commitment to promote economic growth and competitiveness by lowering costs for downstream users of these shipping services.

The customs duties paid by BC Ferries on the importation of four ferries were an additional cost that was passed on to ferry users, both commercial and non-commercial. Remission of the customs duties should result in lower ferry rates and assist fleet renewal efforts in order to maintain an essential transportation service for coastal British Columbia.

Le gouvernement accorde également remise des droits de douane de 119,4 millions de dollars payés à l'égard de quatre gros traversiers, le *Coastal Renaissance*, le *Coastal Inspiration*, le *Coastal Celebration* et le *Northern Adventure*, importés d'Allemagne par BC Ferries entre 2007 et 2009.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Un décret de remise, pris en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*, constitue le moyen le plus approprié de mettre en œuvre l'initiative et a déjà été utilisé par le passé pour accorder des remises de droits similaires. Bien qu'une autorité de remise de taxes et pénalités existe aussi sous la *Loi sur l'administration financière*, l'autorité de remise en vertu du *Tarif des douanes* est plus appropriée car elle est spécifique à la remise des droits de douane.

Avantages et coûts

Le présent décret remet des droits de douane totalisant 15,3 millions de dollars payés par Algoma Central Corporation relativement à l'importation de deux bateaux-citernes. Ces derniers sont nettement plus écologiques et sécuritaires que celui qu'ils remplacent. On s'attend à ce que la remise de droits profite aussi, sous forme de frais d'expédition moins élevés, aux utilisateurs commerciaux en aval, surtout les principaux raffineurs, les grands consommateurs de produits pétroliers propres et noirs et les distributeurs de gros, sur les marchés intérieurs et internationaux.

Le Décret remet également des droits de douane totalisant 119,4 millions de dollars payés par BC Ferries relativement à l'importation de quatre gros traversiers. Étant donné que le service de traversier offert par BC Ferries est réglementé, les coûts de droits de douane payés lors de l'importation de ces quatre navires furent incorporés dans la structure de tarifs de traversier. Ce coût additionnel ajouta au coût de ce service essentiel de transport maritime puisqu'il se répercute sur le coût des biens et des services dans les collectivités qui dépendent du service de traversier. On s'attend à ce que la remise de droits soit considérée par BC Ferries et l'entité réglementaire, la British Columbia Ferry Commission, dans leur détermination des tarifs de traversier pour les utilisateurs commerciaux et non-commerciaux.

Justification

Les droits de douane payés à l'égard des deux bateaux-citernes importés par Algoma Central Corporation ont eu un impact sur cette dernière et sur les utilisateurs de ses services de transport maritime sous forme de tarifs d'expédition plus élevés. Les usagers en aval des services d'Algoma Central Corporation appuient la remise des droits et s'attendent à ce que cela fasse baisser leurs frais d'expédition. La remise des droits de douane sur ces navires devrait se traduire par une baisse des frais d'expédition, sans nuire à l'industrie canadienne de la construction navale, qui n'a pas construit de tels navires depuis les années 1980. La remise des droits est également compatible avec l'engagement du gouvernement de promouvoir la croissance économique ainsi que la compétitivité des utilisateurs en aval.

Les droits de douane payés par BC Ferries relativement à l'importation des quatre traversiers ont représenté un coût additionnel qui a été refilé aux usagers commerciaux et non commerciaux des traversiers. La remise des droits de douane devrait se traduire par une diminution des frais d'utilisation des traversiers, et appuyer les efforts de renouvellement de la flotte afin de maintenir un service de transport essentiel sur la côte de la Colombie-Britannique.

Consultation

Consultations on the remission for Algoma Central Corporations' tankers were undertaken with numerous stakeholders in the shipbuilding and shipping sectors. Duty remission has the support of the Shipbuilding Association of Canada, the Canadian Shipowners Association, Industry Canada and Transport Canada and numerous downstream users. There was no opposition to the remission.

Consultations on the remission for the BC Ferries' vessels were held with numerous stakeholders in the marine transportation sector, including shipbuilders and shipowners and the province of British Columbia. Whereas there is support for duty remission from certain marine transportation sector interests and the Government of British Columbia, certain concerns were expressed from the Shipbuilding Association of Canada, union organizations and certain British Columbia city councils. All comments received from stakeholders were taken into consideration.

Implementation, enforcement and service standards

The Canada Border Services Agency will administer the Order and ensure compliance with its terms and conditions in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation and regulations.

Contact

Paul Robichaud
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: 613-992-2510

Consultation

Des consultations sur la remise des droits visant les bateaux-citernes d'Algoma Central Corporation ont été menées auprès de nombreux intervenants dans les secteurs de la construction navale et du transport maritime. L'Association de la construction navale du Canada, l'Association des armateurs canadiens, Industrie Canada, Transports Canada et de nombreux usagers en aval appuient la remise des droits, qui n'a suscité aucune opposition.

Des consultations sur la remise des droits visant les navires de BC Ferries ont été menées auprès de nombreux intervenants du secteur du transport maritime, y compris des entreprises de construction navale, des armateurs et le gouvernement de la Colombie-Britannique. Même si ce dernier et certains membres de l'industrie du transport maritime appuient la remise des droits, des préoccupations ont été soulevées par l'Association de la construction navale du Canada, des syndicats et certains conseils municipaux de Colombie-Britannique. Toutes les observations formulées par les intervenants ont été prises en compte.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'Agence des services frontaliers du Canada administrera le Décret et veillera au respect de ses modalités dans le cours normal de l'application des lois et règlements régissant les douanes et les tarifs douaniers.

Personne-ressource

Paul Robichaud
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : 613-992-2510

Registration
SOR/2010-204 September 30, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2010-87-10-01 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), (3) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[a], hereby makes the annexed *Order 2010-87-10-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, September 24, 2010

JIM PRENTICE
Minister of the Environment

ORDER 2010-87-10-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

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

7216-95-7 N

71010-75-8 N

71010-76-9 N

90462-19-4 N-P

1000866-04-5 N

2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:

12118-4 T Poly[substituted(methyl-1,2-ethanediyl)], α-[2-[bis(phosphonomethyl)amino]methylethyl]-ω-[2-[bis(phosphonomethyl)amino]methylsubstituted]-, sodium salt

α-[2-[Bis(phosphonométhyl)amino]propyl]-ω-[2-[bis(phosphonométhyl)amino]propyl substitué]-poly[(propane-1,2-diyle substitué), sel sodique

[a] S.C. 1999, c. 33
[b] SOR/94-311
[c] SOR/2005-247
[1] SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2010-204 Le 30 septembre 2010

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

Arrêté 2010-87-10-01 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), (3) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[a], le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2010-87-10-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, le 24 septembre 2010

Le ministre de l'Environnement
JIM PRENTICE

ARRÊTÉ 2010-87-10-01 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 :

7216-95-7 N

71010-75-8 N

71010-76-9 N

90462-19-4 N-P

1000866-04-5 N

2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

[a] L.C. 1999, ch. 33
[b] DORS/94-311
[c] DORS/2005-247
[1] DORS/94-311

16458-6 N	1,4-benzenedicarboxylic acid, dimethyl ester, polymers with by-products from manuf. of di-Me terephthalate, diethylene glycol and polyalkylene glycol, 2-hydroxymethylethyl ester, substituted benzoate Téréphtalate de diméthyle polymérisé avec des sous-produits de la production de téréphtalate de diméthyle, de diéthylèneglycol et de polyalkylèneglycol, ester 2 hydroxypropylique, benzoate substitué
18203-5 N-P	2-Propenoic acid, 2-methyl-, methyl ester, polymer with butyl 2-propenoate, *N*-(1,1-dimethyl-3-oxobutyl)-2-propenamide, ethenylbenzene, alkyl 2-propenoic acid, inorganic acid alkyl ester, 2-methyl-2-propenoic acid and 2-propenoic acid 2-ethyl-2-[[(1-oxo-2-propenyl)oxy]methyl]-1,3-propanediyl ester, compounds with ammonia Méthacrylate de méthyle polymérisé avec de l'acrylate de butyle, du *N*-(1,1-diméthyl-3-oxobutyl)acrylamide, du styrène, de l'acide alkylacrylique, un ester alkylique d'acide inorganique, de l'acide méthacrylique et de l'acrylate de 2-éthyl-2-[[(1-oxo-prop-2-ényl)oxy]méthyl]propane-1,3-diyle, composés avec de l'ammoniac
18204-6 N	2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl esters, polymers with alkylamino alkyl methacrylate and Me methacrylate, *tert*-Bu-2-ethylhexanoperoxoate-initiated Méthacrylates d'alkyle polymérisés avec du méthacrylate d'alkylaminoalkyle et du méthacrylate de méthyle, amorcé avec du 2-éthylhexanoperoxoate de *tert*-butyle
18205-7 N-P	2-Propenoic acid, 2-methyl-, telomer with 2,5-furandione, 2-propenoic acid and sodium sulfite (1:1), sodium salt, substituted sulfuric acid, sodium salt-initiated Acide méthacrylique télomérisé avec de la furanne-2,5-dione, de l'acide acrylique et du sulfite de sodium (1/1), sel sodique, amorcé avec un sulfate substitué de sodium
18206-8 N	Fatty acids, Me esters, hydroformylation products, hydrogenated, polymers with polyethylene glycol ether with glycerol (3:1) Esters méthyliques d'acides gras, produits d'hydroformylation, hydrogénés, polymérisés avec de l'oxyde de polyéthylèneglycol et de glycérol (3/1)

3. Part 4 of the List is amended by adding the following in numerical order:

Column 1 Substance	Column 2 Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
16329-3 N-S	1. Any activity involving the use of the substance Poly(oxy-1,2-ethanediyl), α-monoalkyl ethers-ω-mono(hydrogen maleate)-, in any quantity, as a surfactant in a consumer product. 2. For each significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of each proposed significant new activity: (*a*) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance; (*b*) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*; (*c*) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations; (*d*) the test data and the test report from a skin sensitisation study concerning the substance, that establishes the concentration of the substance that will generate the minimal dose that will induce a stimulation of proliferation in lymph nodes that is threefold the negative control (EC3 value), conducted according to the methodology described in the Organisation for Economic Co-operation and Development ("OECD") Test Guideline No. 429 ("Test Guideline") titled *Skin Sensitisation: Local Lymph Node Assay*, and in conformity with the practices described in the *OECD Principles of Good Laboratory Practice* ("Principles of GLP") set out in Annex 2 of the *Decision of the Council Concerning the Mutual Acceptance of Data in the Assessment of Chemicals*, adopted on May 12, 1981, and where both the Test Guideline and Principles of GLP are current at the time the test data are developed; (*e*) if the quantity of the substance used for the significant new activity exceeds 50 000 kg in any one calendar year, the information specified in paragraphs 11(3)(*a*), (*b*) and (*c*) of those Regulations; and (*f*) all other information or test data concerning the substance that are in the possession of the person who intends to use the substance for the proposed significant new activity, or to which

3. La partie 4 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
16329-3 N-S	1. Toute activité relative à l'utilisation comme surfactant dans un produit de consommation de la substance α-Alkyloxy-ω-hydrogénomaléate-poly(oxyéthane-1,2-diyle), peu importe la quantité en cause. 2. Pour chaque nouvelle activité, les renseignements ci-après doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de la nouvelle activité proposée : *a*) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance; *b*) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*; *c*) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement; *d*) les résultats et le rapport d'un essai de sensibilisation cutanée, à l'égard de la substance, permettant d'établir la concentration de la substance qui générera la dose seuil induisant une stimulation de prolifération de ganglions lymphatiques trois fois supérieure au témoin négatif (valeur EC3), effectué selon la méthode exposée dans la ligne directrice 429 (« ligne directrice ») de l'Organisation de coopération et de développement économiques (« OCDE »), intitulée *Sensibilisation cutanée : Essai de stimulation locale des ganglions lymphatiques*, et réalisé suivant des pratiques de laboratoire conformes à celles énoncées dans les *Principes de l'OCDE de bonnes pratiques de laboratoire* (« principes de BPL »), figurant à l'annexe 2 de la *Décision du Conseil relative à l'acceptation mutuelle des données pour l'évaluation des produits chimiques* adoptée le 12 mai 1981, dans la version à jour à la fois de la ligne directrice et des principes de BPL au moment de l'obtention des résultats d'essai; *e*) dans le cas où la quantité de la substance utilisée pour la nouvelle activité excède 50 000 kg au cours d'une année civile, les renseignements prévus aux alinéas 11(3)*a*), *b*) et *c*) de ce règlement; *f*) tout autre renseignement ou donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la

Column 1	Column 2
Substance	**Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act**
	they have access, and that are relevant to determine whether the substance is toxic or capable of becoming toxic. 3. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

Colonne 1	Colonne 2
Substance	**Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi**
	substance pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique. 3. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issues and objectives

The purpose of *Order 2010-87-10-01 Amending the Domestic Substances List* and *Order 2010-105-10-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter collectively referred to as "the Orders"), made under subsections 87(1), (3) and (5) and 105(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, is to add 12 substances to the *Domestic Substances List* and make a correction to the name of one living organism. Since a substance cannot appear on both the *Domestic Substances List* and the *Non-domestic Substances List*, an order to remove the name of four 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 lists 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,"

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.*)

Question et objectifs

L'*Arrêté 2010-87-10-01 modifiant la Liste intérieure* et l'*Arrêté 2010-105-10-01 modifiant la Liste intérieure* (« les arrêtés », ci-après), pris en vertu des paragraphes 87(1), (3) et (5) et 105(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* ont pour objet d'inscrire 12 substances sur la *Liste intérieure* et d'apporter une correction au nom d'un organisme vivant. Puisqu'une substance ne peut être inscrite sur la *Liste intérieure* et la *Liste extérieure* en même temps, un arrêté en vue de radier quatre 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 1er 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 1er 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 assujetti 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

"S' " or "P",[1] are not subject to the requirements of sections 81 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."

Where a substance is specified on the *Domestic Substances List,* subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection*

[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)*.

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

faite de ceux portant la mention « S », « S' » ou « P »[1], ne sont 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 a été 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*). »

En ce qui touche une substance inscrite sur la *Liste intérieure*, le paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de*

[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)*.

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

Act, 1999, permits the Minister to indicate on the List that subsection 81(3) applies with respect to the substance and to specify the significant new activities for the application of that subsection.

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

As 12 substances met the criteria under subsection 87(1) or (5), Order 2010-87-10-01 adds them to the *Domestic Substances List*.

Corrections to the *Domestic Substances List*

Corrections to the *Domestic Substances List* are made by deleting the erroneous living organism identification and then adding the appropriate one. Based on scientific advancements in the field of biology, the name of a living organism listed on the *Domestic Substances List* was changed. Order 2010-105-10-01 makes the necessary correction to the 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*. Order 2010-87-10-01 adds seven 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*. Four 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 12 substances covered by Order 2010-87-10-01 met the criteria for addition to that List, no alternative to their addition has been considered.

l'environnement (1999), permet au ministre de porter à la Liste la mention qu'elle est assujettie au paragraphe 81(3) et de préciser les nouvelles activités pour l'application de ce paragraphe.

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 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 12 substances répondent aux critères du paragraphe 87(1) ou (5), l'Arrêté 2010-87-10-01 les inscrivent sur la *Liste intérieure*.

Corrections à la *Liste intérieure*

Des corrections à la *Liste intérieure* sont apportées en enlevant l'identification de l'organisme vivant erronée et en inscrivant ensuite l'identification appropriée. À cause d'avancées scientifiques dans le domaine de la biologie, le nom d'un organisme vivant inscrit sur la *Liste intérieure* a été changé. L'Arrêté 2010-105-10-01 apporte la correction nécessaire à la Liste.

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 2010-87-10-01 inscrit sept 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)*. Quatre 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 12 substances visées par l'Arrêté 2010-87-10-01 ont rempli les conditions pour l'inscription sur cette liste, aucune solution autre que leur inscription n'a été envisagée.

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 to the *Domestic Substances List* will benefit the public and governments by identifying additional substances that are in commerce in Canada, and will also benefit industry by exempting them from all assessment and reporting requirements under section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. In addition, Order 2010-105-10-01 will improve the accuracy of the List by making a necessary correction.

Costs

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

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 12 substances to the *Domestic Substances List* and makes corrections to that List, developing an implementation plan, a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

Contact

Mr. David Morin
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)

Dans le même ordre d'idées, les corrections proposées à la *Liste extérieure* constituent 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 qui sont commercialisées au Canada. L'industrie bénéficiera aussi de cette modification puisque ces substances seront exemptées de toutes les exigences en matière d'évaluation et de déclaration prévues à l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. De plus, l'Arrêté 2010-105-10-01 améliorera la précision de la Liste en apportant une correction nécessaire.

Coûts

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

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 et organismes vivants qui ne sont pas assujettis 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 12 substances sur la *Liste intérieure* et apporter une correction au nom d'un organisme vivant, 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 David Morin
Directeur exécutif
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/2010-205 September 30, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2010-105-10-01 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, thereby 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 2010-105-10-01 Amending the Domestic Substances List*.

Ottawa, September 24, 2010

JIM PRENTICE
Minister of the Environment

ORDER 2010-105-10-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENTS

1. (1) Part 5 of the *Domestic Substances List*[1] is amended by deleting the following under the heading "*Organisms/Organismes*":

Bacillus licheniformis
ATCC 55406

(2) Part 5 of the List is amended by adding the following in alphabetical order under the heading "*Organisms/Organismes*":

Bacillus subtilis susp. inaquosorum
ATCC 55406

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 1927, following SOR/2010-204.

[a] S.C. 1999, c. 33
[1] SOR/94-311

Enregistrement
DORS/2010-205 Le 30 septembre 2010

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

Arrêté 2010-105-10-01 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 1er 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 assujetti 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 2010-105-10-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Ottawa, le 24 septembre 2010

Le ministre de l'Environnement
JIM PRENTICE

ARRÊTÉ 2010-105-10-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. (1) La partie 5 de la *Liste intérieure*[1] est modifiée par radiation, sous l'intertitre « *Organisms/Organismes* », de ce qui suit :

Bacillus licheniformis
ATCC 55406

(2) La partie 5 de la même liste est modifiée par adjonction, sous l'intertitre « *Organisms/Organismes* », selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Bacillus subtilis sous-espèce de inaquosorum
ATCC 55406

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 1927, à la suite du DORS/2010-204.

[a] L.C. 1999, ch. 33
[1] DORS/94-311

Registration
SOR/2010-206 September 30, 2010

CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT

By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to paragraphs 11(2)(*a*) and (*g*)[a] of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*[b] and subsection 3(3.1)[c] of the schedule to that Act, hereby makes the annexed *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law*.

Ottawa, September 29, 2010

BY-LAW AMENDING THE CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION JOINT AND TRUST ACCOUNT DISCLOSURE BY-LAW

AMENDMENTS

1. The portion of section 3 of the *Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-Law*[1] before paragraph (*a*) is replaced by the following:

3. For the purposes of subsection 3(1) of the schedule, a depositor that is acting as joint owner with another must, before the determination date, disclose the following information for inclusion in the records of the member institution:

2. The portion of section 4 of the By-law before paragraph (*a*) is replaced by the following:

4. For the purposes of subsections 3(1) and (2) of the schedule, a depositor that is acting as trustee for a beneficiary must, before the determination date, disclose the following information for inclusion in the records of the member institution:

3. Section 5 of the By-law is replaced by the following:

5. Subject to subsection 7(1), for the purposes of subsection 3(2) of the schedule, a depositor that is acting as trustee for a beneficiary must, before the determination date, disclose the name and address of the beneficiary for inclusion in the records of the member institution.

[a] R.S., c. 18 (3rd Supp.), s. 51
[b] R.S., c. C-3
[c] R.S., c. 18 (3rd Supp.), s. 73(2)
[1] SOR/95-279

Enregistrement
DORS/2010-206 Le 30 septembre 2010

LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie

En vertu des alinéas 11(2)*a*) et *g*)[a] de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*[b] et du paragraphe 3(3.1)[c] de l'annexe de cette loi, le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada prend le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie*, ci-après.

Ottawa, le 29 septembre 2010

RÈGLEMENT ADMINISTRATIF MODIFIANT LE RÈGLEMENT ADMINISTRATIF DE LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA CONCERNANT LES RENSEIGNEMENTS SUR LES COMPTES EN COPROPRIÉTÉ ET EN FIDUCIE

MODIFICATIONS

1. Le passage de l'article 3 du *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie*[1] précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

3. Pour l'application du paragraphe 3(1) de l'annexe, le déposant qui agit en qualité de copropriétaire d'un dépôt divulgue, avant la date-repère, les renseignements ci-après pour indication dans les registres de l'institution membre :

2. Le passage de l'article 4 du même règlement administratif précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

4. Pour l'application des paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe, le déposant qui agit en qualité de fiduciaire pour un bénéficiaire divulgue, avant la date-repère, les renseignements ci-après pour indication dans les registres de l'institution membre :

3. L'article 5 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

5. Pour l'application du paragraphe 3(2) de l'annexe et sous réserve du paragraphe 7(1), le déposant qui agit en qualité de fiduciaire pour un bénéficiaire divulgue, avant la date-repère, les nom et adresse du bénéficiaire pour indication dans les registres de l'institution membre.

[a] L.R., ch. 18 (3e suppl.), art. 51
[b] L.R., ch. C-3
[c] L.R., ch. 18 (3e suppl.), par. 73(2)
[1] DORS/95-279

4. (1) The portion of subsection 6(1) of the By-law before paragraph (*a*) is replaced by the following:

6. (1) For the purposes of subsection 3(3) of the schedule, a depositor that is acting as trustee for two or more beneficiaries must disclose the following information for inclusion in the records of the member institution:

(2) Subsection 6(2) of the By-law is replaced by the following:

(2) A depositor may remedy a failure to disclose the information referred to in paragraph (1)(*b*) in respect of a particular year within the time required by that paragraph by disclosing, at any time before the determination date, the required information as of April 30 preceding the day on which it is disclosed.

5. The By-law is amended by adding the following after section 6:

6.1 (1) During the month of April in each year, every member institution must notify in writing all of its depositors that have disclosed the information referred to in subparagraph 6(1)(*a*)(i) that they are also required to disclose the information referred to in paragraph 6(1)(*b*) within the time required by that paragraph and must indicate where that information is to be sent.

(2) The notification referred to in subsection (1) must be sent by the member institution by regular or electronic mail to the address of the depositor, as set out in the records of the member institution.

6. (1) The portion of subsection 7(1) of the By-law before paragraph (*a*) is replaced by the following:

7. (1) The information referred to in section 5 and subparagraph 6(1)(*a*)(ii) is not required to be disclosed for inclusion in the records of the member institution if the information described in subsection (2) is disclosed in its place and the deposit is held in trust by

(2) Subsection 7(1) of the By-law is amended by striking out "or" at the end of paragraph (*d*) and by replacing paragraph (*e*) with the following:

(*e*) a person who is acting as a trustee of moneys for others in the course of business and is subject to the rules of a securities commission, stock exchange or other regulatory or self-regulating organization that audits compliance with those rules; or

(*f*) a regulated federal or provincial trust company acting in the capacity of a depositor.

7. The By-law is amended by adding the following after section 8:

8.1 A depositor who has disclosed the information referred to in any of sections 3 to 6 must, if the information has changed since it was disclosed, provide the Corporation with an update of that information within 20 days after the determination date.

COMING INTO FORCE

8. This By-law comes into force on January 1, 2011.

4. (1) Le passage du paragraphe 6(1) du même règlement administratif précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Pour l'application du paragraphe 3(3) de l'annexe, le déposant qui agit en qualité de fiduciaire pour plusieurs bénéficiaires divulgue les renseignements ci-après pour indication dans les registres de l'institution membre :

(2) Le paragraphe 6(2) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

(2) S'il a omis de divulguer les renseignements visés à l'alinéa (1)*b*) à l'égard d'une année dans le délai prévu à cet alinéa, le déposant peut remédier à l'omission en les divulguant à tout moment avant la date-repère, au 30 avril précédant la date de la divulgation.

5. Le même règlement administratif est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

6.1 (1) Tous les mois d'avril, les institutions membres avisent par écrit les déposants qui ont divulgué les renseignements prévus au sous-alinéa 6(1)*a*)(i), de fournir les renseignements visés à l'alinéa 6(1)*b*) dans le délai qui y est prévu. L'avis indique en outre où ils doivent être envoyés.

(2) L'avis est envoyé par courrier ordinaire ou par courrier électronique à l'adresse du déposant indiquée dans le registre.

6. (1) Le passage du paragraphe 7(1) du même règlement administratif précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

7. (1) Les renseignements mentionnés à l'article 5 et au sous-alinéa 6(1)*a*)(ii) n'ont pas à être divulgués pour indication dans les registres de l'institution membre si les renseignements visés au paragraphe (2) sont divulgués et que le dépôt est détenu en fiducie par l'une des personnes suivantes :

(2) L'alinéa 7(1)*e*) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

e) une personne agissant comme fiduciaire de sommes pour autrui dans le cadre de son activité et qui est assujettie aux règles d'une commission de valeurs mobilières, d'une bourse ou d'un autre organisme de réglementation ou d'autoréglementation qui vérifie la conformité à ces règles;

f) une société de fiducie provinciale ou fédérale agissant au nom du déposant.

7. Le même règlement administratif est modifié par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

8.1 Le déposant qui a divulgué les renseignements visés à l'un des articles 3 à 6, fournit à la Société, si des changements sont survenus depuis, une mise à jour des renseignements dans les vingt jours suivant la date-repère.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement administratif entre en vigueur le 1er janvier 2011.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the By-law.*)

Description

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation ("CDIC") made the *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law* (the "Amending By-law") on September 29, 2010. It had made the *Joint and Trust Account Disclosure By-law* (the "By-law") on June 6, 1995, pursuant to paragraph 11(2)(*g*) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act) and subsection 3(3.1) of the Schedule to the CDIC Act. Paragraph 11(2)(*g*) provides that the CDIC Board of Directors may make by-laws prescribing anything that by virtue of any provision of the CDIC Act is to be prescribed by the by-laws, and subsection 3(3.1) of the Schedule to the CDIC Act provides that the Board may make by-laws prescribing the time by which and the form and manner in which a joint interest, a trusteeship or the interest of a beneficiary in a deposit is to be disclosed on the records of a member institution for the purposes of subsections 3(1) to 3(3) of the Schedule to the CDIC Act. The CDIC Board of Directors subsequently made a technical amendment to the French version only of section 3 of the By-law on April 5, 2000, and again amended the By-law to address a technical anomaly on June 3, 2009.

A comprehensive review of the By-law to ensure that it remains up-to-date, relevant and supportive of initial goals was undertaken during 2009 and 2010. The purpose of the By-law is to ensure that member institutions' records contain sufficient information to enable CDIC to make timely determinations of insured joint and trust deposits in the event of a member institution failure. This involves assurance that accurate aggregation by depositor and insurance category can take place at any point in time. In suggesting the following changes, CDIC has sought a balance between obtaining more information and imposing obligations that would require significant systems changes or considerable operational challenges for members. There are also some technical or clarifying amendments being made.

The substantive amendments are in subsection 4(2), section 5, subsection 6(2) and section 7 of the Amending By-law which introduces amendments to sections 6 and 7 and add sections 6.1 and 8.1 to the By-law. Technical amendments are reflected in sections 1, 2, 3, and subsections 4(1) and 6(1) of the Amending By-law that amend the introductory language to each of sections 3, 4, and 5, and subsections 6(1) and 7(1) of the By-law such that the language better reflects where disclosed information is to be recorded.

The changes are summarized in the following table:

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Description

Le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada (SADC) a pris le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie* (le « Règlement modificatif ») le 29 septembre 2010. Il avait pris le *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie* (le « Règlement ») le 6 juin 1995, conformément à l'alinéa 11(2)*g*) de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (« Loi sur la SADC ») et au paragraphe 3(3.1) de l'annexe de la Loi sur la SADC. L'alinéa 11(2)*g*) dispose que le conseil d'administration de la SADC peut, par règlement administratif, prendre toute mesure de l'ordre des règlements administratifs prévue par la Loi sur la SADC, et le paragraphe 3(3.1) de l'annexe de la Loi sur la SADC prévoit que le conseil d'administration peut, pour l'application des paragraphes (1) à (3) de l'annexe de la Loi sur la SADC, prendre des règlements administratifs prévoyant le moment où doivent être indiqués dans les registres de l'institution l'existence d'une fiducie ou d'un droit de copropriété ou le droit d'un bénéficiaire, de même que les modalités relatives à cette indication. Le 5 avril 2000, le conseil d'administration a apporté une modification de forme à la version française de l'article 3 du Règlement. Le 3 juin 2009, il a apporté d'autres modifications de forme au Règlement.

En 2009 et en 2010, la SADC a procédé à un examen approfondi du Règlement afin de s'assurer qu'il demeure à jour et axé sur ses objectifs initiaux. Le but du Règlement est de permettre à la SADC, grâce à des registres suffisamment documentés, de calculer rapidement les dépôts assurés dans des comptes conjoints et des comptes en fiducie en cas de faillite d'une institution membre. Pour ce faire, un cumul exact des dépôts assurés par déposant et par catégorie de protection doit être possible en tout temps. En formulant les modifications ci-dessous, la SADC s'est efforcée d'atteindre un équilibre entre l'obtention de renseignements supplémentaires et l'imposition aux institutions membres d'obligations nécessitant des modifications de leurs systèmes ou présentant des défis considérables sur le plan de l'exploitation. Des modifications de forme ou visant à apporter des éclaircissements ont également été faites.

Les modifications de fond se trouvent au paragraphe 4(2), à l'article 5, au paragraphe 6(2) et à l'article 7 du Règlement modificatif qui modifie les articles 6 et 7 du Règlement et ajoute à ce dernier les articles 6.1 et 8.1. Les modifications de forme se trouvent aux articles 1, 2 et 3 ainsi qu'aux paragraphes 4(1) et 6(1) du Règlement modificatif, lequel modifie le libellé de la disposition introductive des articles 3, 4 et 5, et des paragraphes 6(1) et 7(1) du Règlement pour que soit indiqué plus clairement où doivent être consignés les renseignements divulgués.

Le tableau suivant résume les modifications en question :

Section of Amending By-law	Section of By-law Changed	Explanation
1	3	Technical — amends the introductory language to section 3 such that it better reflects where disclosed information is to be recorded and confirms that member institutions must include disclosed information in their records.
2	4	Technical — amends the introductory language to section 4 such that it better reflects where disclosed information is to be recorded and confirms that member institutions must include disclosed information in their records.
3	5	Technical — amends the introductory language to section 5 such that it better reflects where disclosed information is to be recorded and confirms that member institutions must include disclosed information in their records.
4(1)	6(1)	Technical — amends the introductory language to subsection 6(1) such that it better reflects where disclosed information is to be recorded and confirms that member institutions must include disclosed information in their records.
4(2)	6(2)	Substantive — The timing of the required annual disclosure does not change. The draft amendment to subsection 6(2) permits updating or new disclosure at any time prior to the time of failure of an institution. Previously, errors or non-disclosure could only be corrected at the time of the next annual disclosure (i.e. during May of each year).
5	New 6.1	Substantive — (1) During the month of April in each year, member institutions are required to remind trustee-depositors of their annual disclosure requirements including advising them where the information is to be sent. (2) The reminder is to be sent by regular or electronic mail to the address of the depositor set out in the member institution's records.
6(1)	7(1)	Technical — amends the introductory language to subsection 7(1) such that the language is consistent with the changes being made to the introductory language in section 5 and subsection 6(1).
6(2)	7(1)(*e*) and new 7(1)(*f*)	Substantive — Additional trustee depositors are being permitted to use alphanumeric identifiers to record the names and addresses and beneficial interests of beneficiaries of the trust pursuant to section 7. Subparagraph 7(1)(*e*) of the By-law extends this privilege to a trustee depositor that is *not prohibited* from holding the monies in trust (rather than one that is required to hold the monies in trust). Subparagraph 7(1)(*f*) is added to include regulated federal or provincial trust companies when acting as a trustee-depositor with a member.

Article du Règlement modificatif	Article du Règlement ayant changé	Explication
1	3	Modification de forme — Modification du libellé de la disposition introductive de l'article 3 pour que celui-ci indique plus clairement où doivent être consignés les renseignements divulgués et qu'il confirme que l'institution membre doit consigner les renseignements divulgués dans ses registres.
2	4	Modification de forme — Modification du libellé de la disposition introductive de l'article 4 pour que celui-ci indique plus clairement où doivent être consignés les renseignements divulgués et qu'il confirme que l'institution membre doit consigner les renseignements divulgués dans ses registres.
3	5	Modification de forme — Modification du libellé de la disposition introductive de l'article 5 pour que celui-ci indique plus clairement où doivent être consignés les renseignements divulgués et qu'il confirme que l'institution membre doit consigner les renseignements divulgués dans ses registres.
4(1)	6(1)	Modification de forme — Modification du libellé de la disposition introductive du paragraphe 6(1) pour que celui-ci indique plus clairement où doivent être consignés les renseignements divulgués et qu'il confirme que l'institution membre doit consigner les renseignements divulgués dans ses registres.
4(2)	6(2)	Modification de fond — La date de production des divulgations annuelles réglementaires ne change pas. Modification du paragraphe 6(2) pour permettre la modification de renseignements ou la divulgation de nouveaux à tout moment avant la date de faillite d'une institution. Auparavant, les erreurs ou omissions ne pouvaient être corrigées qu'au moment de la prochaine divulgation annuelle (c'est-à-dire en mai de chaque année).
5	Nouveau 6.1	Modification de fond — (1) Tous les mois d'avril, les institutions membres devront rappeler aux déposants agissant en qualité de fiduciaires les exigences de divulgation auxquelles ils doivent satisfaire annuellement, et leur rappeler également où envoyer ces renseignements. (2) Ce rappel sera envoyé par écrit, par courrier ordinaire ou par courrier électronique, à l'adresse du déposant indiquée dans les registres de l'institution membre.
6(1)	7(1)	Modification de forme — Modification du libellé de la disposition introductive du paragraphe 7(1) pour qu'il s'aligne sur les changements apportés à l'article 5 et au paragraphe 6(1).
6(2)	7(1)*e*) et nouveau 7(1)*f*)	Modification de fond permettant à un plus grand nombre de fiduciaires d'utiliser des identificateurs alphanumériques aux fins de l'indication du nom, de l'adresse et du droit des bénéficiaires d'une fiducie dans les registres de l'institution membre, en vertu de l'article 7. L'alinéa 7(1)*e*) du Règlement étend ce privilège aux déposants agissant en qualité de fiduciaires à qui *il n'est pas interdit* de détenir des sommes en fiducie (au lieu qu'ils aient l'obligation de détenir des dépôts en fiducie). L'alinéa 7(1)*f*) est ajouté pour étendre ce privilège aux sociétés de fiducie fédérales ou provinciales qui agissent en qualité de déposants et de fiduciaires auprès de l'institution membre.

Section of Amending By-law	Section of By-law Changed	Explanation
7	New 8.1	Substantive — Obligates trustees to update the disclosed information within 20 business days after an institution failure. Without this new section, CDIC has discretion under section 8 to refuse to update information about beneficiaries.

Article du Règlement modificatif	Article du Règlement ayant changé	Explication
7	Nouveau 8.1	Modification de fond pour obliger les fiduciaires à mettre à jour dans les vingt jours suivant la date de la faillite de l'institution les renseignements indiqués dans les registres. Sans ce nouvel article, la SADC peut, en vertu de l'article 8, refuser de mettre à jour les renseignements sur les bénéficiaires.

Alternatives

There are no available alternatives. The amendments must be done by way of by-law.

Benefits and costs

The implementation of the Amending By-law will provide benefits to member institutions and trustee depositors in a number of ways. It will enlarge the pool of trustees that can take advantage of the use of alpha numeric identifiers in lieu of delivering lengthy information about beneficiaries. It will also provide depositors with a more readily available mechanism to remedy previous errors or omissions in disclosure. No costs should be attributed directly to these changes. Trustee depositors will also benefit from the reminder to appropriately disclose the interest of beneficiaries that is to be sent by member institutions. There will be a cost to member institutions to implement the yearly notification to trustee depositors.

CDIC will benefit from the improved disclosure in the event of the failure of a member institution and the necessity to conduct an insurance determination.

Consultation

CDIC regularly conducts comprehensive reviews of its by-laws. In April 2009, CDIC issued a consultation paper focusing on the disclosure requirements that must be met in order for trust and/or joint deposits to enjoy deposit insurance coverage separate from the depositor's basic coverage. Comments were initially requested by June 30, 2009, but this date was extended to the end of September 2009 at the request of the Canadian Bankers Association. A further paper was issued in March 2010 that included a summary of the comments received as well as a draft Amending By-law. Comments were requested by June 15, 2010. No changes to the proposed Amending By-law were needed as a result of comments received.

Consultation by way of pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on July 10, 2010, provided for a 60-day comment period. No comments received required changes to the Amending By-law.

Compliance and enforcement

During the month of April of each year, member institutions are now required to remind trustee-depositors of their annual disclosure requirements. The primary concern expressed by the members related to evidencing compliance with the requirement.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres solutions; les modifications doivent être faites par voie de règlement administratif.

Avantages et coûts

La mise en œuvre du Règlement modificatif présentera divers avantages pour les institutions membres et les déposants agissant en qualité de fiduciaires. Un plus grand nombre de fiduciaires pourront utiliser des identificateurs alphanumériques au lieu de devoir fournir des renseignements multiples sur les bénéficiaires. Les déposants pourront plus facilement remédier à des erreurs ou à des omissions dans les renseignements déjà divulgués. Aucun coût ne devrait résulter directement de ces modifications. Les déposants agissant en qualité de fiduciaires profiteront également de l'avis que leur enverront les institutions membres pour leur rappeler de divulguer l'intérêt des bénéficiaires conformément aux exigences de divulgation. Les dispositions qui devront être prises pour envoyer un rappel annuel aux déposants agissant en qualité de fiduciaires engendreront des coûts pour les institutions membres.

L'amélioration des renseignements divulgués par les institutions membres sera utile à la SADC en cas de faillite de l'une d'elles et de la nécessité pour la SADC de calculer les dépôts à rembourser.

Consultation

La SADC procède régulièrement à l'examen exhaustif de ses règlements administratifs. En avril 2009, elle a diffusé un document de consultation sur les exigences en matière de déclaration qui doivent être remplies pour que des dépôts en fiducie ou en commun soient protégés par la SADC séparément des autres dépôts couverts par l'assurance-dépôts de base. Au départ, la date limite de réception des commentaires était le 30 juin 2009, mais cette date a été reportée jusqu'à la fin septembre 2009, à la demande de l'Association des banquiers canadiens. Un autre document de consultation a été distribué en mars 2010; il comprenait un sommaire des commentaires reçus ainsi qu'une ébauche du Règlement modificatif. Les intéressés avaient jusqu'au 15 juin 2010 pour adresser leurs commentaires à la SADC. Compte tenu des commentaires reçus, il n'y a pas lieu de modifier le Règlement modificatif.

La publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 10 juillet 2010, prévoyait 60 jours pour que les parties intéressées nous adressent leurs commentaires. Les commentaires reçus n'apportent aucune modification au Règlement modificatif.

Respect et exécution

En avril de chaque année, les institutions membres doivent désormais rappeler aux déposants agissant en qualité de fiduciaires les exigences de divulgation auxquelles ils doivent satisfaire annuellement. La principale inquiétude exprimée par les institutions

The provision has been drafted in such a way that compliance can be achieved simply with evidence that the reminder has been sent without any necessity to track receipt by each trustee-depositor.

membres concerne la justification de la conformité aux exigences. Les dispositions ont été rédigées de façon à ce que les institutions membres montrent simplement qu'elles ont envoyé un rappel aux déposants agissant à titre de fiduciaires et n'aient pas à prouver que ceux-ci l'ont bien reçu.

Contact

Sandra Chisholm
Director, Insurance
Canada Deposit Insurance Corporation
50 O'Connor Street, 17th Floor
P.O. Box 2340, Station D
Ottawa, Ontario
K1P 5W5
Telephone: 613-943-1976
Fax: 613-992-8219
Email: schisholm@cdic.ca

Personne-ressource

Sandra Chisholm
Directrice de l'Assurance
Société d'assurance-dépôts du Canada
50, rue O'Connor, 17e étage
C.P. 2340, succursale D
Ottawa (Ontario)
K1P 5W5
Téléphone : 613-943-1976
Télécopieur : 613-992-8219
Courriel : schisholm@sadc.ca

Registration
SOR/2010-207 September 30, 2010

AGRICULTURAL PRODUCTS MARKETING ACT

Order Amending the British Columbia Vegetable Marketing Levies Order

The British Columbia Vegetable Marketing Commission, pursuant to section 3 and paragraph 4(*a*)[a] of the *British Columbia Vegetable Order*[b], hereby makes the annexed *Order Amending the British Columbia Vegetable Marketing Levies Order*.

Surrey, British Columbia, September 23, 2010

ORDER AMENDING THE BRITISH COLUMBIA VEGETABLE MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENTS

1. The definitions "District II" and "field crop" in section 1 of the *British Columbia Vegetable Marketing Levies Order*[1] are repealed.

2. The Order is amended by adding the following after section 1:

APPLICATION

1.1 This Order applies only to the marketing of vegetables in interprovincial and export trade and to persons and property situated within British Columbia.

3. The schedule to the Order is replaced by the schedule set out in the schedule to this Order.

COMING INTO FORCE

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

[a] SOR/2002-309, s. 2
[b] SOR/81-49
[1] SOR/2008-244

Enregistrement
DORS/2010-207 Le 30 septembre 2010

LOI SUR LA COMMERCIALISATION DES PRODUITS AGRICOLES

Décret modifiant le Décret sur la taxe relative à la commercialisation des légumes en Colombie-Britannique

En vertu de l'article 3 et de l'alinéa 4*a*)[a] du *Décret sur les légumes de la Colombie-Britannique*[b], l'Office appelé British Colombia Vegetable Marketing Commission prend le *Décret modifiant le Décret sur la taxe relative à la commercialisation des légumes en Colombie-Britannique*, ci-après.

Surrey (Colombie-Britannique), le 23 septembre 2010

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA TAXE RELATIVE À LA COMMERCIALISATION DES LÉGUMES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

MODIFICATIONS

1. Les définitions de « District II » et « légumes des champs », à l'article 1 du *Décret sur la taxe relative à la commercialisation des légumes en Colombie-Britannique*[1], sont abrogées.

2. Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

APPLICATION

1.1 Le présent décret ne vise que la commercialisation de légumes sur le marché interprovincial et dans le commerce d'exportation et ne s'applique qu'aux personnes et aux biens qui se trouvent en Colombie-Britannique.

3. L'annexe du même décret est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[a] DORS/2002-309, art. 2
[b] DORS/81-49
[1] DORS/2008-244

SCHEDULE
(*Section 3*)

SCHEDULE
(*Section 2*)

LEVIES

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Crop	Producer	Administration Levy based on volume of crop	Administration Levy based on area cultivated	Research and Industry Development Levy based on volume of crop	Research and Industry Development Levy based on area cultivated
1.	Greenhouse Vegetable Crops	(*a*) Producer equal to or less than 5 000 m^2	nil	\$0.05 / m^2	nil	\$0.11 / m^2
		(*b*) Producer more than 5 000 m^2	nil	\$0.07 / m^2	nil	\$0.15 / m^2
		(*c*) Producer-shipper equal to or less than 5 000 m^2	nil	\$0.05 / m^2	nil	\$0.11 / m^2
		(*d*) Producer-shipper more than 5 000 m^2	nil	\$0.07 / m^2	nil	\$0.15 / m^2
2.	Storage Crops	(*a*) All producers: fresh storage crops except potatoes	\$2.81 / ton	nil	\$0.11 / ton	nil
		(*b*) All producers: fresh potatoes	\$4.56 / ton	nil	\$0.11 / ton	nil
		(*c*) All producers: contract storage crops except potatoes	\$2.26 / ton	nil	\$0.11 / ton	nil
		(*d*) All producers: contract potatoes	\$4.01 / ton	nil	\$0.11 / ton	nil
		(*e*) All producers: cabbages, rutabagas and turnips	nil	nil	\$0.50 / ton	nil
3.	Processing Crops	(*a*) All producers: broccoli, Brussels sprouts and cauliflowers	\$3.50 / ton	nil	nil	nil
		(*b*) All producers: peas	\$3.65 / ton	nil	nil	nil
		(*c*) All producers: beans	\$2.68 / ton	nil	nil	nil
		(*d*) All producers: strawberries	\$3.60 / ton	nil	nil	nil

ANNEXE
(*article 3*)

ANNEXE
(*article 2*)

TAXES

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Légumes	Producteurs	Taxe d'administration d'après le volume de légumes récoltés	Taxe d'administration d'après la surface cultivée	Taxe pour le développement de l'industrie et de la recherche d'après le volume de légumes récoltés	Taxe pour le développement de l'industrie et de la recherche d'après la surface cultivée
1.	Légumes de serre	*a*) Producteur de 5 000 m^2 ou moins	aucune	0,05 \$ du m^2	aucune	0,11 \$ du m^2
		b) Producteur de plus de 5 000 m^2	aucune	0,07 \$ du m^2	aucune	0,15 \$ du m^2
		c) Producteur-expéditeur de 5 000 m^2 ou moins	aucune	0,05 \$ du m^2	aucune	0,11 \$ du m^2
		d) Producteur-expéditeur de plus de 5 000 m^2	aucune	0,07 \$ du m^2	aucune	0,15 \$ du m^2
2.	Légumes d'hiver	*a*) Producteur de légumes d'hiver frais sauf de pommes de terre	2,81 \$ la tonne	aucune	0,11 \$ la tonne	aucune
		b) Producteur de pommes de terre fraîches	4,56 \$ la tonne	aucune	0,11 \$ la tonne	aucune
		c) Producteur à contrat de légumes d'hiver sauf de pommes de terre	2,26 \$ la tonne	aucune	0,11 \$ la tonne	aucune
		d) Producteur à contrat de pommes de terre	4,01 \$ la tonne	aucune	0,11 \$ la tonne	aucune
		e) Producteur de choux, rutabagas et navets	aucune	aucune	0,50 \$ la tonne	aucune

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Légumes	Producteurs	Taxe d'administration d'après le volume de légumes récoltés	Taxe d'administration d'après la surface cultivée	Taxe pour le développement de l'industrie et de la recherche d'après le volume de légumes récoltés	Taxe pour le développement de l'industrie et de la recherche d'après la surface cultivée
3.	Légumes destinées à la transformation	*a*) Producteur de brocolis, choux de Bruxelles et choux-fleurs	3,50 $ la tonne	aucune	aucune	aucune
		b) Producteur de pois	3,65 $ la tonne	aucune	aucune	aucune
		c) Producteur de haricots	2,68 $ la tonne	aucune	aucune	aucune
		d) Producteur de fraises	3,60 $ la tonne	aucune	aucune	aucune

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

The amendments to the Order update the levy rates to be paid by all persons engaged in the production or marketing of vegetables.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Les modifications visent à actualiser les taux de taxes devant être versées par les personnes qui produisent ou commercialisent des légumes.

Registration
SOR/2010-208 September 30, 2010

IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Bad faith)

P.C. 2010-1176 September 30, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 5(1) and section 14 of the *Immigration and Refugee Protection Act*[a], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Bad faith)*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS (BAD FAITH)

AMENDMENTS

1. Section 4 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*[1] is replaced by the following:

Bad faith

4. (1) For the purposes of these Regulations, a foreign national shall not be considered a spouse, a common-law partner or a conjugal partner of a person if the marriage, common-law partnership or conjugal partnership

(*a*) was entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act; or

(*b*) is not genuine.

Adopted children

(2) A foreign national shall not be considered an adopted child of a person if the adoption

(*a*) was entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act; or

(*b*) did not create a genuine parent-child relationship.

Sponsorship of adopted children

(3) Subsection (2) does not apply to adoptions referred to in paragraph 117(1)(*g*) and subsections 117(2) and (4).

2. Subsection 117(2) of the Regulations is replaced by the following:

Adoption — under 18

(2) A foreign national who is the adopted child of a sponsor and whose adoption took place when the child was under the age of 18 shall not be considered a member of the family class by virtue of the adoption unless

[a] S.C. 2001, c. 27
[1] SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2010-208 Le 30 septembre 2010

LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (mauvaise foi)

C.P. 2010-1176 Le 30 septembre 2010

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 14 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (mauvaise foi)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS (MAUVAISE FOI)

MODIFICATIONS

1. L'article 4 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*[1] est remplacé par ce qui suit :

Mauvaise foi

4. (1) Pour l'application du présent règlement, l'étranger n'est pas considéré comme étant l'époux, le conjoint de fait ou le partenaire conjugal d'une personne si le mariage ou la relation des conjoints de fait ou des partenaires conjugaux, selon le cas :

a) visait principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi;

b) n'est pas authentique.

Enfant adoptif

(2) L'étranger n'est pas considéré comme étant l'enfant adoptif d'une personne si l'adoption, selon le cas :

a) visait principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi;

b) n'a pas créé un véritable lien affectif parent-enfant entre l'adopté et l'adoptant.

Parrainage de l'enfant adopté

(3) Le pararaphe (2) ne s'applique pas aux adoptions visées à l'alinéa 117(1)*g*) et aux paragraphes 117(2) et (4).

2. Le paragraphe 117(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Adoption : enfant de moins de dix-huit ans

(2) L'étranger qui est l'enfant adoptif du répondant et qui a été adopté alors qu'il était âgé de moins de dix-huit ans n'est pas considéré comme appartenant à la catégorie du regroupement familial du fait de cette relation à moins que :

[a] L.C. 2001, ch. 27
[1] DORS/2002-227

(*a*) the adoption was in the best interests of the child within the meaning of the Hague Convention on Adoption; and

(*b*) the adoption was not entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act.

a) l'adoption n'ait eu lieu dans l'intérêt supérieur de l'enfant au sens de la Convention sur l'adoption;

b) l'adoption ne visât pas principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi.

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Executive summary

Issue: Section 4 (R4) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* is intended to protect the integrity of the immigration program by preventing individuals from using relationships of convenience to circumvent immigration law. However, the previous formulation of R4 led to difficulties in properly identifying relationships that had been entered into in bad faith. Furthermore, there was overlap between the bad faith assessment for adopted persons entering Canada as accompanying family members and for sponsored adoptions entering under the Family Class, and ambiguity with respect to the assessment of genuineness for adoptions.

Description: Citizenship and Immigration Canada (CIC) has clarified the regulation used to determine whether or not a family relationship was entered into in "bad faith." For immigration purposes, "bad faith" is understood to be entering into a family relationship to circumvent the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA). CIC has also clarified the regulations surrounding the assessment of adoptions.

Cost-benefit statement: This clarification of the bad faith provision will serve to protect the integrity of the immigration system and enable a more consistent assessment and identification of relationships entered into for immigration purposes. The change is not expected to introduce new costs beyond standard officer training.

Business and consumer impacts: There are no business and consumer impacts associated with this amendment.

Domestic and international coordination and cooperation: This amendment has no implications for domestic and international coordination and cooperation.

Issue

Relationships entered into primarily to attain an immigration benefit have not been considered bona fide relationships under

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Question : L'article 4 (R4) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* vise à préserver l'intégrité du programme d'immigration en empêchant que les relations de complaisance ne servent à se soustraire à la législation de l'immigration. Toutefois, le libellé antérieur de R4 rendait difficile de bien discerner les cas où la relation avait été conclue de mauvaise foi. Il y avait de plus un chevauchement de l'examen de la mauvaise foi dans le cas des personnes adoptées, qui entraient au Canada à titre de membres de la famille accompagnant le demandeur, et celui des personnes adoptées parrainées qui entraient au Canada au titre de la catégorie du regroupement familial; l'examen de l'authenticité des adoptions présentait par ailleurs de l'ambiguïté.

Description : Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) a clarifié la disposition réglementaire appliquée pour déterminer si la relation de parenté a été conclue de « mauvaise foi ». Dans le contexte de l'immigration, est dite de « mauvaise foi » la relation de parenté conclue en vue de se soustraire à la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR). CIC a également clarifié les dispositions réglementaires concernant l'examen des adoptions.

Énoncé des coûts et avantages : Cette clarification de la disposition relative à la mauvaise foi permettra de préserver l'intégrité du système d'immigration ainsi que d'examiner et de déceler de façon plus uniforme les relations conclues à des fins d'immigration. Cette modification ne devrait pas entraîner de coûts autres que ceux liés à la formation habituelle des agents.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Cette modification n'aura aucune incidence sur les entreprises et les consommateurs.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Cette modification n'a aucune incidence sur la coordination et la coopération à l'échelle nationale et internationale.

Question

Depuis le milieu des années 1980, les relations conclues principalement en vue d'obtenir un avantage du point de vue de

Canadian immigration law since the mid-1980s. These relationships are currently prohibited by section 4 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR). The intent of R4 is to protect the integrity of the immigration program by preventing individuals from using relationships of convenience or bad faith relationships to circumvent immigration law. Prior to this amendment, the provision stated that a foreign national would not be considered a spouse, a common-law partner, a conjugal partner or an adopted child of a person if the relationship was not genuine and was entered into primarily for immigration purposes.

Under the previous provision, it was difficult to properly identify relationships of convenience. This is because R4, as it formerly read, specified two mandatory elements for determining "bad faith" relationships: (*a*) that a relationship is not genuine and (*b*) that it was entered into primarily for the purpose of acquiring any status or privilege under the Act. This led to a requirement that CIC be satisfied that both elements have not been met when refusing a case under this regulation and supporting that decision on appeal. However, a "bad faith" relationship is present when either of these related factors is apparent.

The former bad faith assessment in R4 for adoptions was also combined with marriages, common-law and conjugal partnerships, despite the fact that the criteria for assessing an adoptive relationship differs from the criteria used to assess the genuineness of the other relationships. Separating the assessment for adoptions and placing these primarily in section R117 clarified this distinction.

As well, with regard to sponsored adoptions under the Family Class, there formerly existed ambiguity with respect to the definitions of a "genuine" adoption and a "genuine parent-child relationship" where the genuineness of the parent-child relationship was assessed by provincial authorities in the context of the best interests of the child. Eliminating the use of the term "genuine" for adoptions and using only the language related to obtaining status or privilege under the Act is expected to reduce confusion. Under the new provisions, visa officers will continue to examine similar factors as those of a province in determining genuineness, but will do so to assess whether the adoption is primarily for status or privilege under the Act.

Objectives

The objectives of this amendment are to

(*a*) ensure that R4 clearly gives meaning to the purpose of the provision by permitting a fairer and more consistent assessment and identification of relationships that are entered into in "bad faith";

(*b*) protect the integrity of the immigration system by preventing individuals from using "bad faith" relationships to circumvent immigration law; and

(*c*) clarify the regulations surrounding the assessment of different types of adoptions to ensure consistency throughout the Regulations.

Description

For the purposes of assessing the bona fides of spousal, common-law and conjugal relationships and adoptions, CIC has amended the Regulations as follows:

l'immigration ne sont pas considérées comme des relations de bonne foi sous le régime du droit canadien. Ces relations sont actuellement interdites aux termes de l'article 4 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR). R4 vise à préserver l'intégrité du programme d'immigration en empêchant que les relations de complaisance ou de mauvaise foi ne servent à se soustraire à la législation de l'immigration. Selon la version antérieure de la disposition, l'étranger n'était pas considéré comme un époux, un conjoint de fait, un partenaire conjugal ou un enfant adopté lorsque la relation n'était pas authentique et qu'elle visait principalement l'immigration.

Cette disposition rendait toutefois difficile de bien déceler ces relations. Elle exigeait en effet la présence obligatoire de deux éléments pour conclure à la mauvaise foi de la relation : *a*) la relation devait ne pas être authentique et *b*) elle devait viser principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi. CIC était ainsi tenu d'établir qu'aucun des deux éléments n'avait été respecté lorsqu'il rejetait une demande aux termes de cette disposition et qu'il défendait sa décision en appel. Or la relation peut être de mauvaise foi quand l'un ou l'autre de ces facteurs connexes est présent.

Aux fins de l'examen de la mauvaise foi aux termes de R4, les adoptions étaient aussi antérieurement combinées aux mariages, aux relations des conjoints de fait et des partenaires conjugaux, cela en dépit du fait que le critère appliqué pour examiner l'adoption diffère de celui utilisé pour vérifier l'authenticité des autres relations. En traitant le cas des adoptions à part, soit principalement à l'article R117, il était possible d'établir nettement cette distinction.

De même, en ce qui concerne les enfants adoptifs parrainés au titre de la catégorie du regroupement familial, la définition de l'« authenticité » de l'adoption ainsi que du lien affectif parent-enfant était ambiguë, puisque l'authenticité de ce lien était déterminée par les autorités provinciales à la lumière de l'intérêt supérieur de l'enfant. En cessant d'utiliser le terme « authentique » à propos des adoptions et en invoquant uniquement à leur égard l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi, on devrait réussir à atténuer la confusion. En vertu des nouvelles dispositions, les agents des visas continueront d'étudier des facteurs semblables à ceux qu'examine la province pour déterminer l'authenticité, mais ces facteurs leur serviront à établir si l'adoption vise principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi.

Objectifs

Cette modification vise à :

a) garantir que R4 traduit clairement l'objectif poursuivi par la disposition, en permettant d'examiner et de déceler de façon plus équitable et uniforme les relations conclues de « mauvaise foi »;

b) préserver l'intégrité du système d'immigration en empêchant que des relations de « mauvaise foi » ne servent à se soustraire à la législation de l'immigration;

c) clarifier les dispositions réglementaires régissant l'examen des différents types d'adoptions pour assurer l'homogénéité du Règlement dans son ensemble.

Description

Pour évaluer la bonne foi de la relation des époux, des conjoints de fait, des partenaires conjugaux ou de l'adoption, CIC a modifié le Règlement comme suit :

(1) Create a disjunctive relationship between the "genuineness" element and the "purpose" element of the bad faith assessment. This clarifies that a finding of bad faith can be made if either of these elements is present.

(2) Move the "bad faith" test for sponsored adoptions from R4 to the relevant sections in R117 to ensure greater clarity in the Regulations. R4 continues to apply to non-sponsored adoptions where no provincial jurisdiction exists.

These changes allow officers to refuse a case if either of the "bad faith" tests are met. It is expected that, in most cases, officers will focus on the "primary purpose" test. However, evidence of a lack of genuineness of the relationship is also relevant in examining whether a relationship was entered into for status or privilege under the Act.

Immigration officers called upon to decide these matters face an exceedingly difficult task. They must proceed cautiously and carefully, ever aware of the need to facilitate family reunification, while at the same time safeguarding the integrity of the immigration process. They rarely, if ever, have admissions from applicants of intent to circumvent normal immigration requirements. Nor do they often uncover collusive contracts where money has exchanged hands in the advancement of an immigration outcome. Normally, intent must be inferred from the conduct of the parties and the particular circumstances of the case.

If immigration officers are presented with indications or evidence that a relationship is not genuine, this may reasonably lead an officer to suspect that the relationship was entered into to circumvent immigration requirements in order to obtain status or privilege under the Act.

Even if it cannot be established that a relationship was entered into primarily to attain an immigration benefit, it may still fail to be a genuine relationship at the time the decision is made by an immigration officer. An important example would be a forced marriage, where true consent between the parties is lacking, perhaps as the result of the undue influence of an overbearing third party. Another example would be where a bona fide relationship has broken down before the application was submitted, with the parties no longer sharing a common commitment to the relationship but using that relationship to gain a status or privilege under the Act.

Regulatory and non-regulatory options considered

The regulatory amendment arose directly from the construction of the existing provision. Other policy instruments were not considered as they would not have addressed the issue and/or would have been at odds with the current IRPR.

Benefits and costs

Benefits

The amendment will further the policy intent of R4, which is to protect the integrity of the immigration program by preventing individuals from using relationships of convenience to circumvent immigration law. This will, in turn, serve to protect the integrity

(1) Il a établi une relation disjonctive entre l'élément de l'authenticité et celui du but. Cette modification permet de préciser qu'il est possible de conclure à la mauvaise foi si l'un ou l'autre de ces éléments est présent.

(2) Pour rendre le Règlement plus clair, il a déplacé le critère de la « mauvaise foi », dans le cas des adoptions parrainées, en le faisant passer de R4 aux dispositions pertinentes de R117. R4 continue de s'appliquer aux adoptions non parrainées dans le cas où aucun gouvernement provincial n'est concerné.

Ces modifications permettent aux agents de rejeter une demande si l'un ou l'autre élément du critère de la « mauvaise foi » est présent. On s'attend à ce que les agents se concentrent dans la plupart des cas sur le critère du but principal. Tout élément de preuve montrant que la relation n'est pas authentique est toutefois aussi digne d'être pris en considération pour déterminer si la relation visait principalement l'acquisition d'un statut ou d'un privilège sous le régime de la Loi.

Les agents d'immigration appelés à trancher ces questions ont une tâche extrêmement difficile à remplir. Ils doivent procéder avec soin et prudence en ayant constamment en mémoire la nécessité de faciliter la réunification des familles tout en préservant, parallèlement, l'intégrité du processus d'immigration. Rarement, sinon jamais, des demandeurs avouent-ils leur intention de se soustraire aux formalités d'immigration habituelles. Il est rare par ailleurs que des agents d'immigration mettent au jour des contrats collusoires montrant que de l'argent a été versé en vue d'obtenir un résultat du point de vue de l'immigration. Ils doivent normalement déduire cette intention du comportement des parties et des circonstances particulières qui se rapportent au cas.

S'il est saisi d'indications ou d'éléments de preuve montrant que la relation n'est pas authentique, l'agent d'immigration peut être raisonnablement conduit à soupçonner que ladite relation visait à soustraire les parties aux formalités d'immigration afin d'obtenir un statut ou un privilège sous le régime de la Loi.

Même s'il ne peut être établi qu'une relation visait principalement l'obtention d'un avantage du point de vue de l'immigration, la relation peut toujours ne pas être authentique au moment où l'agent d'immigration prend sa décision. Le mariage forcé pourrait être un exemple important à cet égard, les deux parties n'ayant pas véritablement consenti à l'union, peut-être en raison de l'influence excessive exercée par un tiers dominateur. Autre exemple : la rupture d'une relation authentique avant la présentation de la demande; dans ce cas, les parties ne partagent plus d'engagement à l'égard de la relation, mais ils s'en servent pour acquérir un privilège ou un statut sous le régime de la Loi.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

La modification apportée au Règlement a directement découlé de la formulation de la disposition antérieure. Les autres moyens reposant sur l'adoption de politiques n'ont pas été envisagés, car ils n'auraient pas permis de faire face au problème ou seraient allés à l'encontre de la LIPR.

Avantages et coûts

Avantages

La modification concourra à la réalisation de l'objectif visé par l'article R4, à savoir : préserver l'intégrité du programme d'immigration en empêchant que les relations de complaisance ne servent à se soustraire à la législation de l'immigration. Cette mesure

of the immigration system. Clarification of the bad faith rule will enable more consistent assessment and identification of relationships entered into for immigration purposes.

Relationships of convenience take advantage of programs that are intended to help reunite bona fide families, and are unfair towards immigrants who immigrate based on bona fide relationships. Strengthening provisions to prevent individuals from entering Canada through bad faith relationships supports bona fide immigrants and serves the best interests of Canadians by enforcing a fair immigration system.

Costs

This regulatory amendment is not expected to introduce new costs beyond officer training.

Rationale

The above changes were necessary in order to resolve ambiguity as to what constitutes a "bad faith" family relationship and to preserve the integrity of the immigration program. This regulatory amendment will help to prevent marriages and relationships of convenience, which are an ongoing issue of concern.

Consultation

Stakeholder consultations

Prior to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, consultations were undertaken with key stakeholders, including the provinces and territories, and the Canadian Bar Association (CBA). Provinces and territories were supportive of the amendment. While the CBA was supportive of the objective of preventing "bad faith" relationships, it expressed some concerns with amendments to the provision. One such concern was the possibility that moving from a conjunctive to a disjunctive test would operate unfairly against people in arranged marriages, as mobility could be a consideration in choosing a marriage partner.

The CBA also raised the issue of the history of this provision. When the original IRPA Regulations were developed, the English version of R4 used "or" while the French version used "et." In 2004, the English version was changed to "and" to correspond to the French version as, at the time of drafting the regulations, the intention was not to change the conjunctive nature of the bad faith provision. However, the Department's experience with this provision in the years since has demonstrated that this construction does not effectively attain the objective of the provision, which is to prevent individuals from using marriages and relationships of convenience to circumvent the Act.

Pre-publication and 30-day comment period in the *Canada Gazette*

Changes to Section 4 of the IRPR concerning "bad faith" relationships were pre-published for consultation in the *Canada Gazette*, Part I, on April 3, 2010. The pre-publication was followed by a 30-day comment period that generated a low level of media, civil society and public interest, most of which was centered on

permettra par ailleurs de préserver l'intégrité du système d'immigration. La clarification de la règle relative à la mauvaise foi permettra d'examiner et de déceler de façon plus uniforme les relations conclues à des fins d'immigration.

Les relations de complaisance permettent aux individus de recourir abusivement à des programmes qui visent à favoriser la réunification des familles de bonne foi. Elles sont de plus inéquitables envers les personnes dont l'immigration au Canada est fondée sur des relations de bonne foi. Renforcer les dispositions visant à empêcher l'utilisation de relations de mauvaise foi pour entrer au Canada est une mesure qui encourage les immigrants authentiques tout en servant l'intérêt supérieur des Canadiens par la mise en œuvre d'un système d'immigration équitable.

Coûts

Cette modification au Règlement ne devrait pas entraîner de coûts autres que ceux liés à la formation des agents.

Justification

Les modifications susmentionnées étaient nécessaires pour lever l'ambiguïté entourant la question de savoir ce qui constitue une relation de parenté de « mauvaise foi » ainsi que pour préserver l'intégrité du programme d'immigration. Cette modification contribuera à faire obstacle aux mariages et relations de complaisance, qui sont un continuel sujet de préoccupation.

Consultation

Consultation des intervenants

Avant que la disposition ne soit prépubliée dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, d'importants intervenants ont été consultés, notamment les provinces et territoires ainsi que l'Association du Barreau canadien (ABC). Les provinces et territoires étaient favorables à la modification. L'ABC a souscrit à l'objectif d'empêcher les relations de « mauvaise foi », mais elle a exprimé certaines inquiétudes au sujet des modifications proposées. Elle craignait par exemple que le remplacement du critère conjonctif par un critère disjonctif ne soit inéquitable pour les personnes visées par des mariages arrangés, la mobilité ayant pu entrer en ligne de compte dans le choix d'un partenaire.

L'ASFC a par ailleurs soulevé la question de l'historique de cette disposition. Lorsque la première version du règlement d'application de la LIPR a été élaborée, la version anglaise de l'article R4 employait « or » tandis que la version française utilisait « et ». En 2004, le mot « or » a été remplacé par « and » dans la version anglaise pour concorder avec la version française. Le but alors poursuivi n'était pas de modifier le caractère conjonctif de la disposition relative à la mauvaise foi. Toutefois, l'expérience que le Ministère a acquise au fil des ans, depuis qu'il applique cette disposition, montre que cette formulation ne permet pas d'atteindre efficacement l'objectif poursuivi, à savoir : empêcher les individus d'utiliser les mariages et relations de complaisance pour se soustraire à la Loi.

Prépublication dans la *Gazette du Canada* et période de commentaires de 30 jours

Les modifications apportées à l'article 4 du RIPR, au sujet des relations de mauvaise foi, ont été prépubliées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 3 avril 2010. La consultation a été suivie l'une période de commentaires de 30 jours, qui a suscité peu d'attention chez les médias, la société civile et le public, la crainte

concern that the proposed regulatory changes would negatively impact arranged marriages. Six representations were received as a result of pre-publication, including comments from the CBA and Canadian Migration Institution (CMI), the Ontario arm of the Canadian Society of Immigration Consultants (CSIC). Of these six representations, four expressed concern that the regulatory change would negatively affect arranged marriages, one was strongly supportive of the amendment's intention to protect the integrity of Canada's immigration system, and one sought additional clarity on how the amendment comprised a change to the existing regulation.

The intent of the regulatory amendment is to protect Canada from non-bona fide relationships and those undertaken as a means of gaining immigration status or privilege.

The changes are not intended to target arranged marriages, the majority of which are genuine relationships, and not undertaken for the primary purpose of obtaining benefits related to permanent residency. There will be no change in this regard under the amended regulation, and arranged marriages will continue to be assessed in the cultural context in which they occur.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation required updates to guidelines in policy manuals to inform immigration officers of the new regulations, and updates to training for officers assessing "bad faith" relationships. Canada's immigration officers base their decisions on the information made available to them at the time they consider an application. They are trained to take into account cultural practices, including arranged marriages, in reaching a decision on the bona fides of a relationship. Guidelines will be developed to ensure the proper application of the amended regulation, and officers will receive training in order to ensure that the amended "bad faith" regulation is interpreted and applied as intended, taking into account sensitivities with cultural practices, such as arranged marriages. These guidelines will be made publicly available at www.cic.gc.ca/english/resources/manuals/index.asp#tphp. As this is an amendment to an existing regulation, established enforcement measures and service standards will continue to apply.

Contact

Brenna MacNeil
Director
Immigration Branch
Citizenship and Immigration Canada
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-941-9022
Fax: 613-941-9323
Email: brenna.macneil@cic.gc.ca

que les dispositions réglementaires proposées ne nuisent aux mariages arrangés ayant soulevé le plus d'intérêt. Six observations ont été présentées à la suite de la période de prépublication, y compris des commentaires formulés par l'ABC et l'Institut canadien de la migration, la division ontarienne de la Société canadienne des consultants en immigration. Quatre des auteurs des six observations formulées indiquaient craindre que les modifications n'aient un effet négatif sur les mariages arrangés; un autre souscrivait entièrement à l'objectif de la modification, à savoir préserver l'intégrité du système canadien d'immigration; le sixième sollicitait des précisions supplémentaires quant à la nature de la modification apportée au Règlement.

La modification vise à mettre le Canada à l'abri des relations de mauvaise foi et des relations conclues afin d'acquérir un statut ou un privilège du point de vue de l'immigration.

Elle ne vise pas à cibler les mariages arrangés, dont la majorité constitue des relations de bonne foi et ne vise pas principalement à acquérir un avantage en vue de l'obtention de la résidence permanente. Aucune modification ne sera apportée à cet égard en vertu des nouvelles dispositions réglementaires. Les mariages arrangés continueront d'être évalués à la lumière du contexte culturel où ils sont contractés.

Mise en œuvre, application et normes de service

Pour appliquer cette nouvelle mesure, il a fallu mettre à jour les directives et les guides afin d'informer les agents d'immigration des nouvelles mesures réglementaires. La formation offerte aux agents chargés de déterminer si les relations sont de « mauvaise foi » a également dû être actualisée. Les agents d'immigration prennent leurs décisions à la lumière de l'information dont ils disposent lors de l'étude de la demande. Ils ont appris, dans le cadre de leur formation, à décider de la bonne foi des relations en tenant compte des pratiques culturelles, y compris des mariages arrangés. Des directives seront élaborées afin d'assurer la bonne application des nouvelles mesures réglementaires. Les agents recevront par ailleurs une formation pour garantir que la version modifiée des dispositions réglementaires relatives à la « mauvaise foi » est interprétée et appliquée comme prévu en tenant compte du caractère délicat des pratiques culturelles, entre autres les mariages arrangés. Ces directives seront publiées sur www.cic.gc.ca/francais/ressources/guides/index.asp. Comme il s'agit d'une modification apportée à un règlement existant, les normes de service et les mesures d'exécution de la loi établies continueront de s'appliquer.

Personne-ressource

Brenna MacNeil
Directrice
Direction générale de l'immigration
Citoyenneté et Immigration Canada
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-941-9022
Télécopieur : 613-941-9323
Courriel : Brenna.MacNeil@cic.gc.ca

Registration
SOR/2010-209 September 30, 2010

CITIZENSHIP ACT

Regulations Amending the Citizenship Regulations

P.C. 2010-1179 September 30, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to paragraph 27(*d*)[a] of the *Citizenship Act*[b], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Citizenship Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CITIZENSHIP REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 15 of the *Citizenship Regulations*[1] is replaced by the following:

15. (1) A person is considered to have an adequate knowledge of Canada if they demonstrate, based on their responses to questions prepared by the Minister, that they know the national symbols of Canada and have a general understanding of the following subjects:

(*a*) the chief characteristics of Canadian political and military history;

(*b*) the chief characteristics of Canadian social and cultural history;

(*c*) the chief characteristics of Canadian physical and political geography;

(*d*) the chief characteristics of the Canadian system of government as a constitutional monarchy; and

(*e*) characteristics of Canada other than those referred to in paragraphs (*a*) to (*d*).

(2) A person is considered to have an adequate knowledge of the responsibilities and privileges of citizenship if they demonstrate, based on their responses to questions prepared by the Minister, that they have a general understanding of the following subjects:

(*a*) participation in the Canadian democratic process;

(*b*) participation in Canadian society, including volunteerism, respect for the environment and the protection of Canada's natural, cultural and architectural heritage;

(*c*) respect for the rights, freedoms and obligations set out in the laws of Canada; and

(*d*) the responsibilities and privileges of citizenship other than those referred to in paragraphs (*a*) to (*c*).

COMING INTO FORCE

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

[a] S.C. 2008, c. 14, s. 12(3)
[b] R.S., c. C-29
[1] SOR/93-246; SOR/2009-108

Enregistrement
DORS/2010-209 Le 30 septembre 2010

LOI SUR LA CITOYENNETÉ

Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté

C.P. 2010-1179 Le 30 septembre 2010

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu de l'alinéa 27*d*)[a] de la *Loi sur la citoyenneté*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA CITOYENNETÉ

MODIFICATION

1. L'article 15 du *Règlement sur la citoyenneté*[1] est remplacé par ce qui suit :

15. (1) Une personne possède une connaissance suffisante du Canada si les réponses qu'elle donne aux questions rédigées par le ministre montrent qu'elle connaît les symboles nationaux du Canada et comprend d'une manière générale les sujets suivants :

a) les principales caractéristiques de l'histoire politique et militaire du Canada;

b) les principales caractéristiques de l'histoire sociale et culturelle du Canada;

c) les principales caractéristiques de la géographie physique et politique du Canada;

d) les principales caractéristiques du système politique canadien en tant que monarchie constitutionnelle;

e) toutes autres caractéristiques du Canada.

(2) Une personne possède une connaissance suffisante des responsabilités et privilèges attachés à la citoyenneté si les réponses qu'elle donne aux questions rédigées par le ministre montrent qu'elle comprend d'une manière générale les sujets suivants :

a) la participation au processus démocratique canadien;

b) la participation à la société canadienne, notamment, l'entraide sociale, le respect de l'environnement et la protection du patrimoine naturel, culturel et architectural du Canada;

c) le respect des droits, des libertés et des obligations énoncés dans les lois du Canada;

d) tous autres responsabilités et privilèges attachés à la citoyenneté.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[a] L.C. 2008, ch. 14, par. 12(3)
[b] L.R., ch. C-29
[1] DORS/93-246; DORS/2009-108

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

Adults applying for a grant of citizenship are currently required under the *Citizenship Act* to demonstrate "an adequate knowledge of Canada and of the responsibilities and privileges of citizenship." The criteria for determining that an applicant has an adequate knowledge in these areas are outlined in the *Citizenship Regulations*. These criteria form the basis of questions used to assess a citizenship applicant's knowledge of Canada and of the responsibilities and privileges of citizenship.

A new citizenship study guide, *Discover Canada: the Rights and Responsibilities of Citizenship*, was published in November 2009. The publication of *Discover Canada* and related changes to the citizenship test are key initial activities of the Citizenship Action Plan (CAP). The goal of CAP is to encourage Canadians to value, understand and practice their citizenship, thus making citizenship more meaningful.

Discover Canada includes more comprehensive information on the rights and responsibilities of Canadian citizens, and on Canada's values, symbols, history and military achievements. In particular, the new guide features topics such as responsible government, Remembrance Day, the Québécois nation and the Quiet Revolution, gender equality, the impact of residential schools on Aboriginal people, and our role in world wars and other historical conflicts. The guide also features expanded sections on Canadian heroes, sports, diversity and artists. This new focus on the rights and responsibilities of Canadian citizenship reinforces that citizenship entails reciprocal obligations between citizens and the state and will help to better prepare applicants for citizenship and enrich their understanding of what it means to be Canadian.

The launch of the new citizenship study guide, *Discover Canada,* necessitated revisions to the citizenship test to enable applicants to be tested on the new information contained in the study guide. CIC introduced an interim test in March 2010 that is based on the content of *Discover Canada*, but as per the previous Regulations, it did not require applicants to demonstrate a broad knowledge of the responsibilities and privileges of citizenship.

Regulatory change was therefore necessary to enable a more complete assessment of knowledge against the breadth of content of *Discover Canada* and to require an understanding of a range of responsibilities and privileges of citizenship. This will support introducing a test that is fully consistent with CAP principles.

Description and rationale

Greater flexibility is required in the Regulations to be able to test applicants consistently on a range of knowledge of the characteristics of Canada, rather than on a single characteristic. All of

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Les adultes qui présentent une demande de citoyenneté doivent actuellement posséder, en vertu de la *Loi sur la citoyenneté*, « une connaissance suffisante du Canada et des responsabilités et privilèges attachés à la citoyenneté ». Les critères à appliquer pour déterminer si un demandeur a une connaissance suffisante dans ces domaines figurent dans le *Règlement sur la citoyenneté*. Ces critères sont à la base des questions utilisées en vue d'évaluer si le demandeur de la citoyenneté possède une connaissance suffisante du Canada et des responsabilités et privilèges conférés par la citoyenneté.

Un nouveau guide d'étude sur la citoyenneté, *Découvrir le Canada : Les droits et responsabilités liés à la citoyenneté*, a été publié en novembre 2009. La publication *Découvrir le Canada* et les modifications qui ont été apportées à l'examen de citoyenneté constituent les principales activités initiales du Plan d'action pour la citoyenneté (PAC). Le PAC a pour but d'encourager les Canadiens à comprendre, à apprécier et à mettre en pratique leur citoyenneté, et à en augmenter ainsi la valeur.

Par rapport au guide antérieur, *Découvrir le Canada* renferme des renseignements plus complets sur les droits et les responsabilités liés à la citoyenneté canadienne ainsi que sur les valeurs canadiennes les symboles nationaux**,** l'histoire du pays et les accomplissements militaires. Plus particulièrement, le nouveau guide traite de sujets tels que le gouvernement responsable, le jour du Souvenir, la nation québécoise et la Révolution tranquille, l'égalité entre les hommes et les femmes, les répercussions des pensionnats sur les Autochtones, et le rôle du Canada dans les guerres mondiales et d'autres conflits historiques. Le guide comprend aussi de longues sections sur les héros, les sports, la diversité et les artistes canadiens. Cette nouvelle orientation du contenu sur les droits et les responsabilités liés à la citoyenneté canadienne confirme le fait que la citoyenneté entraîne des obligations réciproques entre les citoyens et l'État, et elle aidera les demandeurs à mieux se préparer à la citoyenneté ainsi qu'à mieux saisir la notion d'identité canadienne.

Le lancement du nouveau guide d'étude sur la citoyenneté, *Découvrir le Canada*, a obligé à modifier l'examen de citoyenneté pour que celui-ci couvre les sujets traités dans le nouveau guide. En mars 2010, CIC a mis en œuvre un examen provisoire qui s'inspire du guide *Découvrir le Canada*, mais, aux termes du règlement précédent, les demandeurs n'étaient pas tenus de montrer qu'ils possèdent une connaissance générale des responsabilités et privilèges conférés par la citoyenneté.

Des modifications réglementaires étaient ainsi nécessaires pour permettre une évaluation plus complète des connaissances, tenant compte de l'ampleur de la matière traitée dans *Découvrir le Canada,* ainsi que pour assurer la compréhension des divers responsabilités et privilèges conférés par la citoyenneté. Ces modifications appuieront la mise en œuvre d'un examen entièrement conforme aux principes du PAC.

Description et justification

Afin qu'il soit possible d'évaluer uniformément les connaissances que possèdent les demandeurs sur les diverses caractéristiques du Canada plutôt que sur une seule, le Règlement se devait

the elements below are considered important in demonstrating a fundamental understanding of Canada. Such an understanding of Canada should include an understanding of its system of government. The Regulations will therefore benefit from the inclusion of a category related to Canada's system of government.

Regulatory amendments are necessary in order to require applicants to successfully demonstrate knowledge of the responsibilities and privileges of citizenship outside of elections and voting procedures (as described in the bullets below).

The amendments support changes to the test that clarify the requirement for applicants to know the national symbols of Canada and demonstrate an adequate knowledge of the following:

- a range of responsibilities and privileges of citizenship, such as
  - participation in the Canadian democratic process;
  - participation in Canadian society, including volunteerism, respect for the environment and the protection of Canada's natural, cultural and architectural heritage; and
  - respect for the rights, freedoms and obligations set out in the laws governing Canada;
- a broad range of knowledge of Canada's characteristics, such as
  - the chief characteristics of Canadian political and military history;
  - the chief characteristics of Canadian social and cultural history;
  - the chief characteristics of Canadian physical and political geography; and
  - the chief characteristics of the Canadian system of government as a constitutional monarchy.

The regulatory changes promote an enhanced understanding of Canadian identity and values and of the responsibilities of citizenship. The pass rate is not expected to decrease compared to the pass rate for the interim test.

The work done in connection with the implementation of the interim test in March 2010 means that most of the costs associated with developing test questions based on *Discover Canada* content have already been borne. Additional costs associated with further revisions to the test once the new Regulations are in place are expected to be minimal and there are no incremental costs associated with printing new tests or changes to the marking scheme resulting from the regulatory change.

There may be a minor one-time cost associated with monitoring the impact of the new test on applicants, which is not expected to exceed $75,000. There will be no additional costs to permanent residents learning the new material as it is all contained in *Discover Canada*, which is provided free of charge to applicants.

Consultation

In developing *Discover Canada*, CIC consulted with a panel of prominent Canadians, including public figures, authors and historians. Drafts of the new guide were also reviewed by well-known organizations and individuals involved in citizenship promotion, such as the Historica-Dominion Institute, Rudyard Griffiths, Dr. John Ralston Saul, and the Institute for Canadian Citizenship.

d'être plus souple. On estime que tous les éléments mentionnés ci-après sont importants pour déterminer s'il y a une connaissance suffisante du Canada. La connaissance du pays suppose une connaissance de son régime politique. Le Règlement prévoit désormais une disposition en ce sens.

Des modifications réglementaires étaient également nécessaires pour exiger des demandeurs une connaissance des responsabilités et des privilèges conférés par la citoyenneté, plus vastes que ceux rattachés au droit de vote.

Les modifications réglementaires clarifient l'obligation imposée aux demandeurs de démontrer une connaissance des symboles nationaux canadiens de même que des aspects suivants :

- une gamme de responsabilités et de privilèges conférés par la citoyenneté, comme :
  - la participation au processus démocratique canadienne;
  - la participation à la société canadienne, notamment l'entraide sociale, le respect de l'environnement et la protection du patrimoine naturel, culturel et architectural;
  - le respect des droits, des libertés et des obligations énoncés dans les lois applicables au Canada;
- une connaissance générale des caractéristiques du Canada, comme :
  - les principales caractéristiques de l'histoire politique et militaire du Canada;
  - les principales caractéristiques de l'histoire sociale et culturelle du Canada;
  - les principales caractéristiques de la géographie physique et politique du Canada;
  - les principales caractéristiques du système politique canadien en tant que monarchie constitutionnelle.

Les modifications réglementaires visent une meilleure compréhension de l'identité et des valeurs canadiennes et des responsabilités liées à la citoyenneté. La note de passage ne devrait pas diminuer comparativement à celle exigée pour l'examen provisoire.

Les efforts faits en vue de la mise en œuvre de l'examen provisoire en mars 2010 signifient que l'essentiel des frais associés à l'élaboration de questions d'examen reposant sur le guide *Découvrir le Canada* ont déjà été assumés. Les frais supplémentaires entraînés par la modification de l'examen, avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement, devraient être minimes. L'impression de nouveaux examens ou la modification du barème de correction à la suite des modifications réglementaires n'entraînent par ailleurs aucun coût marginal.

La surveillance des répercussions du nouvel examen sur les demandeurs pourrait entraîner des frais ponctuels minimes. Ces frais ne devraient pas dépasser la somme de 75 000 $. Aucune ressource supplémentaire ne sera sollicitée. Le coût de la surveillance sera absorbé à l'interne. Les résidents permanents n'auront pas de frais supplémentaires à payer pour l'apprentissage du nouveau contenu, étant donné que celui-ci figure dans *Découvrir le Canada*, qui est fourni gratuitement aux demandeurs.

Consultation

Au cours de l'élaboration du guide d'étude, CIC a consulté un groupe d'éminents Canadiens, dont des personnalités, des auteurs et des historiens. Les ébauches du nouveau guide ont également été examinées par des organisations et des personnes réputées s'intéressant à la promotion de la citoyenneté, comme l'Institut Historica-Dominion, l'Institut pour la citoyenneté canadienne,

Several government departments and agencies were also consulted, including Canadian Heritage, Elections Canada and Veterans Affairs Canada. Consultations primarily took place between April and September 2009. Initial consultations sought suggestions for improvement based on the then current guide, *A Look at Canada.* As drafts of the revised guide were developed, the nature of the advice provided for consideration ranged from general to specific commentary focused on the style and content of the drafts. Comments on the content were numerous and included more precision on historical dates/events and input on virtually every chapter of the document. The final draft is a reflection of the many comments received and incorporated in the development of *Discover Canada.* The reaction to the publication of *Discover Canada* has generally been positive.

Rudyard Griffith et le docteur John Ralston Saul. Plusieurs ministères fédéraux et organismes ont également été consultés, dont Patrimoine canadien, Élections Canada et Anciens Combattants Canada. Les consultations ont d'abord eu lieu entre avril et septembre 2009. Les consultations initiales ont servi à solliciter des suggestions d'améliorations basées sur le guide actuel, *Regard sur Canada.* Pendant la rédaction des ébauches du nouveau guide, des conseils variés ont été fournis. Non seulement des commentaires généraux ont été formulés, mais aussi des observations précises sur le style et le contenu. De nombreux commentaires ont été formulés sur le contenu de presque tous les chapitres du document. Il a notamment été demandé de préciser les dates et les événements historiques. La dernière ébauche tient compte des nombreux commentaires reçus et incorporés dans le guide *Découvrir le Canada*. En règle générale, la publication *Découvrir le Canada* a reçu un accueil favorable.

With the publication of *Discover Canada*, it was noted that changes to the Regulations would be required in order to enable a more complete assessment of knowledge against the breadth of content of *Discover Canada* and to require an understanding of a range of responsibilities and privileges of citizenship. Internal CIC consultations were held between April and May 2010, to develop the amendments to the Regulations.

Avec la publication de *Découvrir le Canada,* il a été souligné que des changements au Règlement seraient nécessaires pour permettre une évaluation plus complète des connaissances, tenant compte de l'ampleur de la matière traitée dans *Découvrir le Canada,* ainsi que pour assurer la compréhension des divers responsabilités et privilèges conférés par la citoyenneté. Des consultations internes à CIC ont été tenues d'avril à mai 2010 pour développer les amendements aux règlements.

The Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 19, 2010, and interested persons had the opportunity to comment within 30 days. During this time, CIC advised non-governmental organizations of the pre-publication, including the Canadian Bar Association, the Canadian Council for Refugees, the Institute for Canadian Citizenship, the Barreau du Québec, the Chambre des Notaires du Québec and the Canadian Society of Immigration Consultants (CSIC) and invited comments. The 30-day comment period ended on July 19. Only CSIC provided comments and suggested changes to the Regulations.

Le Réglement a été pré-publié le 19 juin 2010 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, et les personnes intéressées ont eu l'occasion de formuler des commentaires pendant une période de 30 jours. Pendant ce temps, CIC a informé des organisations non gouvernementales de la prépublication, incluant l'Association du Barreau canadien, le Conseil canadien pour les réfugiés, l'Institut pour la citoyenneté canadienne, le Barreau du Québec, la Chambre des Notaires du Québec et la Société canadienne de consultants en immigration (SCCI), et les a invités à fournir des commentaires. La période de 30 jours pour fournir des commentaires se termina le 19 juillet. Seul SCCI fit part de ses commentaires et suggéra des changements au Règlement.

In its submission, CSIC indicated support for efforts to increase public knowledge of Canada's political, military and social history and to increase public awareness of the rights and responsibilities of Canadian citizenship. CSIC further indicated that the Regulations were necessary to reflect changes in the new citizenship study guide, *Discover Canada*. However, CSIC expressed concern with the broad wording of 15(1)(*e*) and 15(2)(*d*) of the Regulations indicating that these provisions would allow for citizenship test questions on subjects not covered in *Discover Canada* and that fairness requires applicants to know the criteria to be met. To address this, CSIC suggested that the wording of these specific provisions be revised to include a reference to study material made available by the Minister.

Dans sa soumission, SCCI a exprimé son appui aux efforts visant à augmenter la connaissance du public de l'histoire politique, militaire et sociale du Canada et à augmenter la compréhension du public face aux droits et responsabilités liés à la citoyenneté canadienne. SCCI a également indiqué que la réglementation était nécessaire pour refléter les changements dans le nouveau guide d'étude sur la citoyenneté, *Découvrir le Canada.* Cependant, SCCI a exprimé des craintes face à la formulation large des paragraphes 15(1)*e*) et 15(2)*d*) de la règlementation, indiquant que ces dispositions permettraient d'élaborer des questions pour le test de citoyenneté sur des sujets non couverts par *Découvrir le Canada*, et que l'équité exige que les postulants connaissent les critères devant être remplis. Dans le but de remédier à la situation, SCCI suggéra que la formulation des ces dispositions spécifiques soit révisée pour inclure une référence au guide d'étude rendu disponible par le Ministre.

CIC has carefully reviewed these comments. The provisions in question are in keeping with 15(*c*)(iv) of the Regulations and seek to maintain administrative flexibility for any future changes to *Discover Canada* and related study material, without the need for further regulatory change. CIC continues to ensure that citizenship applicants are aware of the criteria to be met and the content that will be tested by providing information to applicants on test preparation, including through notification to each applicant and through the CIC Web site. Accordingly, CIC has determined that there is no need to further amend the Regulations at this time.

CIC a soigneusement révisé ces commentaires. Les dispositions en question sont compatibles avec le paragraphe 15*c*)(iv) du Règlement et cherchent à maintenir une flexibilité administrative pour tous changements futurs à *Découvrir le Canada* et autre matériel d'étude complémentaire, sans le besoin de changement réglementaire supplémentaire. CIC continue de s'assurer que les demandeurs de citoyenneté connaissent les critères à remplir et le contenu qui sera évalué en fournissant de l'information sur la préparation à l'examen, notamment à travers un avis à chaque demandeur et le site Web de CIC. En conséquence, CIC a

déterminé qu'il n'est pas nécessaire de faire des modifications additionnelles au Règlement à ce moment.

Implementation, enforcement and service standards

The amendments entail minimal implementation requirements or incremental costs. Operational guidelines as well as the delivery of the new tests to local offices will be required and will be absorbed as a part of regular activities.

An implementation Working Group comprised of CIC officials from all branches and divisions affected by these changes was established to ensure all necessary procedures, systems support and communication tools were in place for changes to the citizenship test implemented in March 2010 to reflect changes to the study guide. The products created for the March 2010 implementation serve as a guide for future changes to the test that will be enabled by the regulatory amendment.

CIC will monitor the results of the new citizenship testing regime in 2010.

The regulatory amendments are not expected to have a significant impact on processing times for citizenship applications.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les modifications entraînent un coût marginal ou des exigences minimes sur le plan de la mise en œuvre. Des lignes directrices opérationnelles et l'envoi du nouvel examen aux bureaux locaux seront nécessaires, mais ces activités seront incorporées aux activités régulières.

Un groupe de travail sur la mise en œuvre du nouvel examen, composé de fonctionnaires de CIC issus de toutes les directions générales et de toutes les divisions touchées par ces modifications, a été établi pour que l'ensemble des procédures, soutiens informatiques et outils de communications soient en place de sorte que tous les changements apportés à l'examen de citoyenneté, mis en œuvre en mars 2010, tiennent compte de ceux apportés au guide d'études. Les produits créés pour la mise en œuvre de mars 2010 serviront de guide pour les futurs changements que permettront d'apporter à l'examen les modifications réglementaires.

CIC fera le suivi des résultats du nouveau régime d'examen de la citoyenneté tout au long de 2010.

Les modifications réglementaires ne devraient pas avoir d'incidence importante sur le délai de traitement des demandes de citoyenneté.

Contact

Nicole Girard
Director
Legislation and Program Policy
Citizenship Branch
Citizenship and Immigration Canada
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Telephone: 613-991-2153
Fax: 613-954-9144
Email: Nicole.Girard@cic.gc.ca

Personne-ressource

Nicole Girard
Directrice
Législation et politique du programme
Direction générale de la citoyenneté
Citoyenneté et Immigration Canada
365, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Téléphone : 613-991-2153
Télécopieur : 613-954-9144
Courriel : Nicole.Girard@cic.gc.ca

Registration
SOR/2010-210 September 30, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2010-1181 September 30, 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 June 17, 2006, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substances set out in the annexed Order are toxic substances;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], hereby makes the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING TOXIC SUBSTANCES TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] is amended by adding the following in numerical order:

92. Hexane, 1,6-diisocyanato-, homopolymer, reaction products with alpha-fluoro-omega-2-hydroxyethyl-poly(difluoromethylene), C16-20-branched alcohols and 1-octadecanol

93. 2-propenoic acid, 2-methyl-, hexadecyl ester, polymers with 2-hydroxyethyl methacrylate, gamma-omega-perfluoro-C10-16-alkyl acrylate and stearyl methacrylate

94. 2-propenoic acid, 2-methyl-, 2-methylpropyl ester, polymer with butyl 2-propenoate and 2,5-furandione, gamma-omega-perfluoro-C8-14-alkyl esters, *tert*-Bu benzenecarboperoxoate-initiated

95. 2-propen-1-ol reaction products with pentafluoroiodoethane tetrafluoroethylene telomer, dehydroiodinated, reaction products with epichlorohydrin and triethylenetetramine

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33
[1] S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2010-210 Le 30 septembre 2010

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

Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2010-1181 Le 30 septembre 2010

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], la ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 17 juin 2006, un projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, 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, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que les substances visées par le décret ci-après sont des substances toxiques,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCES TOXIQUES À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[1] est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

92. 1,6-Diisocyanatohexane, homopolymérisé, produits de réaction avec l'alpha fluoro oméga-(2-hydroxyéthyl)-poly(difluorométhylène), des alcools ramifiés en C16-20 et l'octadécan-1-ol

93. Méthacrylate d'hexadécyle, polymères avec le méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, l'acrylate de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C10-16 et le méthacrylate de stéaryle

94. Méthacrylate d'isobutyle, polymérisé avec l'acrylate de butyle, l'anhydride maléique, esters de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C8-14, amorcé avec du benzènecarboperoxoate de tert-butyle

95. Alcool allylique, produits de réaction avec du pentafluoroiodoéthane et de tétrafluoroéthylène télomérisés, déshydroiodés, produits de réaction avec de l'épichlorhydrine et la triéthylènetétramine

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33
[1] L.C. 1999, ch. 33

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Issue and objectives

Canadians depend on chemical substances that are used in hundreds of goods, from medicines to computers, fabrics and fuels. However, some chemical substances can negatively affect our health and environment when released in a certain quantity or concentration in the environment. Scientific assessments of the impact of human and environmental exposure have determined that a number of these substances constitute or may constitute a danger to human health and/or the environment as per criteria set out under section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

The objective of the *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the Order) made under subsection 90(1) of CEPA 1999, is to add the following substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999:

- Hexane, 1,6-diisocyanato-, homopolymer, reaction products with alpha-fluoro-omega-2-hydroxyethyl-poly(difluoromethylene), C16-20-branched alcohols and 1-octadecanol
- 2-propenoic acid, 2-methyl-, hexadecyl ester, polymers with 2-hydroxyethyl methacrylate, gamma-omega-perfluoro-C10-16-alkyl acrylate and stearyl methacrylate
- 2-propenoic acid, 2-methyl-, 2-methylpropyl ester, polymer with butyl 2-propenoate and 2,5-furandione, gamma-omega-perfluoro-C8-14-alkyl esters, tert-Bu benzenecarboperoxoate-initiated
- 2-propen-1-ol, reaction products with pentafluoroiodoethane tetrafluoroethylene telomer, dehydroiodinated, reaction products with epichlorohydrin and triethylenetetramine

These substances are collectively referred to as the "four new fluorotelomer-based substances" and their addition to Schedule 1 enables the development of measures under CEPA 1999 to manage human health as well as environmental risks the substances pose.

Description and rationale

Background

In 2004 four companies notified Environment Canada and Health Canada of their intention to market the four new fluorotelomer-based substances in Canada. Internationally, these substances are primarily used in applications involving water-, oil-, soil- and grease-repellents for paper, fabric, leather, packaging, rugs and carpets, as well as tiles and grouts. They are also used as a levelling agent in coatings.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Question et objectifs

Les Canadiens dépendent des substances chimiques utilisées dans la fabrication de centaines de produits, des médicaments aux ordinateurs, en passant par les tissus et les combustibles. Néanmoins, certaines substances chimiques peuvent avoir des effets nocifs sur notre santé et notre environnement si elles sont libérées dans l'environnement en certaines quantités ou à certaines concentrations. Des évaluations scientifiques sur l'impact de l'exposition des humains et de l'environnement à un certain nombre de ces substances ont déterminé que celles-ci constituent ou peuvent constituer un danger pour la santé humaine et l'environnement selon les critères énoncés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)].

L'objectif du *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [nommé ci-après le Décret] pris en vertu du paragraphe 90(1) de la LCPE (1999), est d'ajouter les substances suivantes à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999) :

- 1,6-Diisocyanatohexane, homopolymérisé, produits de réaction avec l'alpha fluoro oméga-(2-hydroxyéthyl)-poly(difluorométhylène), des alcools ramifiés en C16-20 et l'octadécan-1-ol
- Méthacrylate d'hexadécyle, polymères avec le méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, l'acrylate de gamma, oméga-perfluoroalkyle en C10-16 et le méthacrylate de stéaryle
- Méthacrylate d'isobutyle, polymérisé avec l'acrylate de butyle, l'anhydride maléique, esters de gamma,oméga-perfluoroalkyle en C8-14, amorcé avec du benzènecarboperoxoate de tert-butyle
- Alcool allylique, produits de réaction avec du pentafluoroiodoéthane et de tétrafluoroéthylène télomérisés, déshydroiodés, produits de réaction avec de l'épichlorhydrine et la triéthylènetétramine

Ces substances sont appelées collectivement les « quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés » et leur inscription à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet l'élaboration de mesures en vertu de cette loi pour gérer les risques qu'elles posent pour la santé humaine et l'environnement.

Description et justification

Contexte

En 2004, quatre entreprises ont fait part à Environnement Canada et à Santé Canada de leur intention de commercialiser les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés au Canada. À l'échelle internationale, ces substances sont principalement utilisées dans des applications comprenant des produits hydrofuges, oléofuges, antisalissants et imperméables aux graisses; ces produits sont appliqués sur le papier, les tissus, le cuir, les

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* requires, under the new substances notification and assessment regime established under sections 80 to 89, that no new substance be introduced into Canadian commerce without first being assessed to determine if it could pose a risk to Canadians or the environment. Consequently, in 2004, the four new fluorotelomer-based substances were assessed by Environment Canada and Health Canada.[1] The assessments indicated that the four new fluorotelomer-based substances are ultimately sources of long chain perfluorinated carboxylic acids (PFCAs), a class of toxic substances, through the release of precursors.[2]

Evidence indicates certain precursors to PFCAs are volatile and subject to long-range transport in the atmosphere as some PFCAs have been found in very remote locations. PFCAs themselves may be subject to long-range transport via oceanic currents. These substances are considered to be very persistent in the environment as they may degrade in the environment at extremely slow rates and certain PFCAs can accumulate in tissues of living beings. Studies report levels of PFCAs in a variety of environmental media that directly impact human exposure, such as indoor air, dust, food and drinking water.

Based on this evidence, the Minister of the Environment and the Minister of Health concluded, in 2004, that the four new fluorotelomer-based substances may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity and may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, the Ministers concluded that these substances meet the toxicity criteria set out in paragraphs 64(*a*) and 64(*c*) of CEPA 1999.

Based on these conclusions, the Minister of the Environment published three Notices of Ministerial Prohibition in the *Canada Gazette*, Part I, on July 17, 2004,[3] and a fourth one on February 5, 2005,[4] which temporarily prohibited the importation and manufacture of the four new fluorotelomer-based substances.

In April 2006, an update to the Environmental and Human Health Assessments Report was published. The Report supported the conclusion made in the previous assessments and confirmed that the notified substances will release PFCA precursors.

Given that the four new fluorotelomer-based substances meet the toxicity criteria under section 64 of CEPA 1999, the Order

[1] Copies of the Assessments of the four new fluorotelomer-based substances can be requested by contacting the New Substances Notification Information Line by e-mail at nsn-infoline@ec.gc.ca.

[2] Copies of the New Substances Assessment Reports and Updates on the four fluorotelomer-based substances are available at ec.gc.ca/substances/nsb/eng/cp_telomer_e.shtml.

[3] Notices under subsection 84(5) of CEPA 1999: gazette.gc.ca/archives/p1/2004/2004-07-17/pdf/g1-13829.pdf

[4] Notice under subsection 84(5) of CEPA 1999: canadagazette.gc.ca/archives/p1/2005/2005-02-05/pdf/g1-13906.pdf

emballages, les tapis et les moquettes, ainsi que sur les carreaux de céramique et les coulis. Elles sont également utilisées comme tensioactifs dans les revêtements.

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* stipule, en vertu du régime de déclaration et d'évaluation des substances nouvelles énoncé par les articles 80 à 89, qu'aucune substance nouvelle ne peut être commercialisée au Canada sans faire l'objet d'une évaluation préalable permettant de déterminer si elle comporte des risques pour les Canadiens ou l'environnement. Par conséquent, en 2004, les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ont été évaluées par Environnement Canada et Santé Canada[1]. Les évaluations ont indiqué que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés constituent des sources d'acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne (APFC), une catégorie de substances chimiques, par le rejet de précurseurs[2].

Des preuves indiquent que certains précurseurs d'APFC sont volatils et qu'ils subissent un transport sur de grandes distances dans l'atmosphère, certains APFC ayant été trouvés dans des endroits très éloignés. Les APFC eux-mêmes peuvent subir un transport sur de grandes distances par l'intermédiaire de courants océaniques. On considère que ces substances sont très persistantes dans l'environnement, puisqu'elles peuvent se dégrader dans l'environnement à des taux extrêmement faibles et que certains APFC peuvent s'accumuler dans les tissus d'êtres vivants. Les études réalisées font état de niveaux d'APFC dans divers milieux naturels qui touchent directement l'exposition humaine, notamment l'air intérieur, la poussière, la nourriture et l'eau potable.

Sur la base de ces preuves, le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont conclu, en 2004, que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés peuvent pénétrer dans l'environnement en quantité, en concentration ou dans des conditions ayant ou pouvant avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sa diversité biologique, et pouvant représenter un danger pour la vie humaine ou la santé au Canada. Dès lors, les ministres en ont conclu que ces substances répondent aux critères de toxicité énoncés aux alinéas 64*a*) et 64*c*) de la LCPE (1999).

D'après ces conclusions, le ministre de l'Environnement a publié trois avis d'interdiction ministérielle à la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 juillet 2004[3], et un quatrième avis le 5 février 2005[4]; ceux-ci interdisaient provisoirement l'importation et la fabrication des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés.

En avril 2006, on a publié une mise à jour du rapport sur les évaluations des risques pour l'environnement et la santé humaine. Le rapport soutenait la conclusion tirée lors des évaluations précédentes et il confirmait que les substances signalées rejetteront des précurseurs d'APFC.

Étant donné que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés répondent aux critères de l'article 64 de la LCPE

[1] Il est possible de demander des copies des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés en communiquant par courriel avec la Ligne d'information des substances nouvelles à l'adresse suivante : nsn-infoline@ec.gc.ca.

[2] Il est possible d'obtenir des copies des rapports et des mises à jour des évaluations des substances nouvelles relatives aux quatre substances à base de télomères fluorés à l'adresse suivante : http://ec.gc.ca/substances/nsb/fra/cp_telomer_f.shtml.

[3] Avis en vertu du paragraphe 84(5) de la LCPE (1999) : gazette.gc.ca/archives/p1/2004/2004-07-17/pdf/g1-13829.pdf

[4] Avis en vertu du paragraphe l'article 84(5) de la LCPE (1999) : canadagazette.gc.ca/archives/p1/2005/2005-02-05/pdf/g1-13906.pdf

adds the four substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999.

Alternatives

It was concluded in the 2006 Update Report that the four new fluorotelomer-based substances may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health and have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity as set out in section 64 of CEPA 1999.

Adding these substances to Schedule 1 of CEPA 1999 enables the development of the full range of risk management measures available under the Act, and is therefore the most effective option to prevent new sources of PFCAs from entering Canada.

Benefits and costs

Listing these substances on Schedule 1 enables the Ministers to develop risk management measures, which may be both regulatory and non-regulatory under CEPA 1999, to help protect human health and the environment. Certain non-regulatory measures, such as codes of practice or guidelines, are also available without the addition of these substances to Schedule 1. The Government will assess costs and benefits during the development of these risk management measures.

Consultation

A multi-stakeholder consultation meeting was held in Ottawa, in February 2006, to discuss proposed actions to address PFCAs. The meeting involved representatives from industry, academia, non-governmental organizations (NGOs) and governmental organizations.

One outcome of the consultation was the development of an Action Plan on PFCAs, published by Environment Canada and Health Canada in June 2006. The Action Plan was developed to address the assessment and management of the broad class of PFCAs and substances that are a source of PFCAs, including the four new fluorotelomer-based substances. This Action Plan, in part, also indicates that Environment Canada and Health Canada will pursue further assessment in order to guide further risk management actions.

Overall, stakeholders agreed on the need to take action on the four new fluorotelomer-based substances. However, they expressed concerns regarding the update to the Environmental and Human Health Assessments,[5] published in April 2006, as outlined below.

- *Industry stakeholders, representing sectors such as pulp and paper and chemical manufacturing, argued that it is not essential to maintain the prohibition for the four new fluorotelomer-based substances. They suggested that it would be sufficient to include the four new fluorotelomer-based substances in the proposed plan for addressing fluorotelomer-based substances already in Canadian commerce.*

[5] Copies of the Update to the Environmental and Human Health Assessments Report can be requested by contacting the New Substances Notification Information Line by e-mail at nsn-infoline@ec.gc.ca.

(1999), le Décret les ajoute à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Solutions envisagées

Dans le rapport de mise à jour de 2006, il a été conclu que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité, une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine et qu'elles ont ou peuvent avoir un effet nocif immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sa diversité biologique au sens de l'article 64 de la LCPE (1999).

L'inscription de ces substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet l'élaboration de l'éventail exhaustif de mesures de gestion des risques disponibles en vertu de la Loi, et elle est donc l'option la plus efficace pour empêcher l'entrée de nouvelles sources d'APFC au Canada.

Avantages et coûts

L'inscription de ces substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet aux ministres de mettre au point des mesures de gestion des risques en vertu de cette loi; celles-ci peuvent être réglementaires et non réglementaires, afin de contribuer à la protection de la santé humaine et de l'environnement. Certaines mesures non réglementaires telles que des codes de pratique ou des lignes directrices sont également disponibles sans l'ajout de ces substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Le gouvernement évaluera les coûts et les avantages pendant l'élaboration de ces mesures de gestion des risques.

Consultation

En février 2006, une réunion de consultation multilatérale a eu lieu à Ottawa pour discuter des actions proposées pour résoudre la question des APFC. La réunion avait pour participants des représentants de l'industrie, d'universités, d'organisations gouvernementales et d'organisations non gouvernementales (ONG).

Un résultat de la consultation fut l'élaboration d'un Plan d'action pour l'évaluation et la gestion des acides perfluorocarboxyliques (APFC) et de leurs précurseurs, publié par Environnement Canada et Santé Canada en juin 2006. Ce plan d'action a été mis au point pour traiter de l'évaluation et la gestion de la vaste catégorie des APFC et des substances qui constituent une source d'APFC, y compris les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés. Il indique aussi en partie qu'Environnement Canada et Santé Canada réaliseront une autre évaluation afin d'orienter les mesures supplémentaires en matière de gestion des risques.

Globalement, les intervenants se sont entendus sur la nécessité de prendre des mesures quant aux quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés. Toutefois, ils ont exprimé leurs inquiétudes concernant la mise à jour des évaluations des risques pour l'environnement et la santé humaine[5] publiée en avril 2006, tel qu'il est décrit ci-après.

- *Des intervenants de l'industrie, qui représentent des secteurs tels que la fabrication de pâtes et papiers et de substances chimiques, ont soutenu qu'il n'est pas essentiel de maintenir l'interdiction pour les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés. Ils ont suggéré qu'il serait efficace d'inclure les quatre substances nouvelles à base de télomères*

[5] Il est possible de demander des copies de la mise à jour du rapport sur les évaluations des risques pour l'environnement et la santé humaine en communiquant par courriel avec la Ligne d'information des substances nouvelles à l'adresse suivante : nsn-infoline@ec.gc.ca.

Environment Canada maintains that the prohibitions are consistent with the preventive approach that is the basis of CEPA 1999. The intent of the New Substances Program is to ensure that no new substance is introduced into Canada before an assessment is made. If a substance has the potential to pose a risk to the environment or to human health, control measures are put in place before they are introduced into the Canadian marketplace. Risk management actions taken at an early stage of a substance's life cycle are arguably more cost-effective than actions taken after a substance has become "entrenched" in the economy. The addition of the four fluorotelomer-based substances to Schedule 1 to CEPA 1999 is necessary to enable the taking of management measures in respect of these substances to prevent any new sources of PFCA precursors in Canada. Further assessment of other PFCAs and their precursors is outlined as part of the Action Plan. Consideration of adding additional PFCAs or their precursors to Schedule 1 will be given following the final conclusions of this assessment work.

- *Industry stakeholders were also concerned that adding these substances to Schedule 1 to CEPA 1999 could negatively impact the market perception of the whole class of similar substances.*

  Environment Canada recognized that there is a potential for public perception of similar substances to be negatively affected. However, given current market conditions, it is not expected that there will be any impact on the demand for products containing such substances.

fluorés dans la proposition de plan visant la prise en charge des substances à base de télomères fluorés déjà commercialisées au Canada.

Environnement Canada soutient que les interdictions sont conformes à la démarche préventive qui constitue le fondement de la LCPE (1999). Le but du Programme des substances nouvelles est de s'assurer qu'aucune substance nouvelle n'est introduite au Canada avant la réalisation d'une évaluation. Si une substance présente un risque potentiel pour l'environnement ou la santé humaine, des mesures de contrôle sont mises en place avant son entrée sur le marché canadien. Les mesures de gestion des risques prises à un stade précoce du cycle de vie d'une substance sont sans doute plus rentables que les mesures prises après l'« ancrage » d'une substance dans l'économie. L'ajout des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés à l'annexe 1 de la LCPE (1999) est nécessaire pour permettre l'adoption de mesures de gestion à l'égard de ces substances afin d'empêcher toute nouvelle source de précurseur d'APFC au Canada. Une évaluation supplémentaire d'autres APFC et de leurs précurseurs est présentée dans le cadre du Plan d'action. Au terme des conclusions finales de ces travaux d'évaluation, on prendra en considération l'ajout d'APFC supplémentaires ou de leurs précurseurs à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

- *Des intervenants de l'industrie étaient également préoccupés par le fait que l'ajout de ces substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) pourrait avoir des répercussions négatives sur la perception du marché à l'égard de la catégorie tout entière de substances similaires.*

  Environnement Canada a reconnu qu'il est possible que la perception publique à l'égard de substances similaires soit affectée négativement. Cependant, en raison de la conjoncture actuelle du marché, on ne prévoit pas de répercussions sur la demande en produits contenant lesdites substances.

Comments following publication of the proposed Order in the Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2006*

The proposed Order was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2006, for a 60-day comment period. A total of three submissions were received from stakeholders comprising industry, an NGO and a private citizen. In addition, a Notice of Objection was received from an industry stakeholder that questioned the validity and completeness of the science used by Environment Canada and Health Canada to determine that the four substances should be added to Schedule 1 to CEPA 1999.

The Minister of the Environment responded to the industry stakeholder regarding the Notice of Objection in May 2008. Given that the industry stakeholder who submitted the Notice of Objection provided no new information with respect to the nature and extent of the danger posed by the four new fluorotelomer-based substances, the request for a Board of Review was declined by both the Minister of the Environment and the Minister of Health. The Notice of Objection is available at the following Web site : www.ec.gc.ca/CEPARegistry/participation/object.cfm.

- *A chemical industry representative stated that Environment Canada did not set deadlines and timetables for the regulatory process, the rules for the consultation process were not*

Commentaires suivant la publication de la proposition de décret dans la Partie I de la Gazette du Canada *le 17 juin 2006*

La proposition de décret a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 17 juin 2006 pour une période de commentaires du public de 60 jours. Trois présentations au total ont été soumises par des intervenants, à savoir l'industrie, une organisation non gouvernementale et un citoyen. En outre, un intervenant de l'industrie a émis un avis d'opposition dans lequel il mettait en doute la validité et l'exhaustivité des données scientifiques utilisées par Environnement Canada et Santé Canada pour déterminer que les quatre substances doivent être ajoutées à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Le ministre de l'Environnement a répondu à l'intervenant de l'industrie concernant l'avis d'opposition en mai 2008. Puisque l'intervenant de l'industrie qui a déposé cet avis d'opposition n'a présenté aucun nouveau renseignement quant à la nature et à la portée du danger que représentent les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés, la demande d'établissement d'une commission de révision a été rejetée par les ministres de l'Environnement et de la Santé. L'avis d'opposition est disponible sur le site Web suivant : www.ec.gc.ca/registrelcpe/participation/object.cfm.

- *Un représentant de l'industrie chimique a déclaré qu'Environnement Canada n'avait pas établi les échéances et le*

determined or disclosed in advance and the process was not open, fair and transparent.

During the preparation of the risk assessments there was a high level of interaction between Environment Canada and the notifiers, both at the scientific and policy levels. There were also consultations on the science with academics, Government research staff, notifiers' research and regulatory staff and other regulatory bodies prior to the initial imposition of the prohibitions. In addition, draft risk-assessment reports were released to the notifiers and their comments were taken into consideration in finalizing the reports.

Further consultation took place in February 2006 on the Action Plan for the Assessment and Management of Perfluorinated Carboxylic Acids and their Precursors, which also included consultation on the proposed Risk Management Strategy for the four new fluorotelomer-based substances.

Stakeholders had an early opportunity to submit comments on the science assessment and risk management activities following the February 2006 consultation meeting, in addition to the 60-day comment period following pre-publication in June 2006.[6]

- *A chemical industry representative stated that there is a lack of evidence demonstrating a specific danger that would justify prohibiting the substances and that there exists significant uncertainty in the analyses supporting the proposals.*

  In 2004 and 2005, assessments of the new notified substances were conducted under section 83 of CEPA 1999 and considered all available scientific information, including information supplied by the notifier, publications in peer-reviewed scientific literature and information otherwise available to the Government.

  The notifying companies were engaged in extensive discussions during the assessments of the four substances, and were provided with the draft assessment reports and the opportunity to submit comments. A total of 22 individuals, consisting of academics, industry representatives, NGOs and regulatory agencies, were invited to provide comments focusing on their given area of expertise addressing the adequacy of the scientific information contained in the assessments. The information gathered and shared during the peer-review process validated the findings of the assessments.

- *A chemical industry representative commented that one of the four substances notified is the least likely of the four new fluorotelomer-based substances to degrade to PFCAs and therefore should not be part of the prohibition.*

  Environment Canada agrees that the mechanism of forming PFCAs from this substance is different than for the other three substances, as noted in the assessment report. One key difference is that fluorotelomer alcohol is not formed in the case of this polymer. However, the assessment does conclude the notified substance is a source of long chain PFCAs. Therefore, this substance is included in the prohibitions.

[6] A Summary of and Response to Comments on the Action Plan proposed at the February 2006 consultations is available on Environment Canada's Web site at www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=92B4CD31-AE80-4B84-8705-3A61C975A41E.

calendrier du processus réglementaire, que les règles du processus de consultation n'ont pas été fixées ou communiquées à l'avance, et que le processus n'était pas ouvert, équitable et transparent.

Pendant la préparation des évaluations des risques, il y a eu un niveau d'interaction élevé entre Environnement Canada et les déclarants, tant au niveau scientifique qu'au niveau politique. Des consultations ont également eu lieu à propos des fondements scientifiques avec des universitaires, du personnel de recherche du gouvernement, du personnel responsable des recherches sur les déclarants et des règlements, ainsi que d'autres organismes réglementaires avant l'imposition initiale des interdictions. De plus, des ébauches des rapports d'évaluation des risques ont été publiées à l'intention des déclarants et leurs commentaires ont été pris en considération lors de la finalisation des rapports.

Une autre consultation a eu lieu en février 2006 au sujet du Plan d'action pour l'évaluation et la gestion des acides perfluorocarboxyliques et de leurs précurseurs; celle-ci comprenait également une consultation concernant la stratégie de gestion des risques pour les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés.

Les intervenants ont eu rapidement l'occasion de soumettre des commentaires sur l'évaluation scientifique et les activités de gestion des risques à l'issue de la réunion de consultation en février 2006, outre la période de commentaires supplémentaire de 60 jours qui a suivi la publication préalable en juin 2006[6].

- *Un représentant de l'industrie chimique a déclaré que les preuves montrant un danger précis qui justifierait l'interdiction des substances sont insuffisantes et qu'il existe des incertitudes importantes dans les analyses soutenant les propositions.*

  En 2004 et 2005, des évaluations des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ont été effectuées en vertu de l'article 83 de la LCPE (1999) et elles tenaient compte de tous les renseignements scientifiques disponibles, y compris les renseignements fournis par le déclarant, les publications dans la documentation scientifique revue par les pairs et tous les autres renseignements mis à la disposition du gouvernement.

  Les entreprises déclarantes se sont engagées dans des discussions approfondies pendant les évaluations des quatre substances et on leur a donné les ébauches des rapports d'évaluation et la possibilité de soumettre des commentaires. En tout, 22 personnes, notamment des universitaires, des représentants de l'industrie, des organisations non gouvernementales et des organismes de réglementation, ont été invitées à formuler des commentaires en fonction de leur domaine d'expertise sur l'exactitude de l'information scientifique présentée dans les évaluations. Les renseignements recueillis et partagés au cours du processus d'examen par les pairs confirment les conclusions des évaluations.

- *Un représentant de l'industrie chimique a indiqué qu'une des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés est la moins susceptible de se dégrader en APFC et qu'elle ne doit donc pas faire partie de l'interdiction.*

[6] Un résumé des commentaires et une réponse à ceux-ci au sujet du Plan d'action proposé lors des consultations de février 2006 sont disponibles sur le site Web d'Environnement Canada à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=92B4CD31-AE80-4B84-8705-3A61C975A41E.

Environnement Canada conçoit que le mécanisme de formation des APFC à partir de cette substance est différent de celui des trois autres substances, comme le souligne le rapport d'évaluation. Une différence essentielle est que l'alcool du fluorotélomère ne se forme pas dans le cas de ce polymère. Cependant, l'évaluation conclut que la substance déclarée constitue une source d'APFC à longue chaîne. Dès lors, cette substance est incluse dans les interdictions.

In fall 2009, stakeholders were informed by mail of Environment Canada's intention to finalize the Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to CEPA 1999 by winter 2010. No concerns were received from stakeholders.

En automne 2009, les intervenants ont été informés par courrier de l'intention d'Environnement Canada de finaliser le Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la LCPE (1999) avant l'hiver 2010. Les intervenants n'ont exprimé aucune préoccupation.

Implementation, enforcement and service standards

The Order only adds the four new fluorotelomer-based substances to Schedule 1 of CEPA 1999. Therefore, developing an implementation plan, a compliance strategy or establishing service standards are not considered necessary.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le Décret n'ajoute que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Dès lors, l'élaboration d'un plan de mise en œuvre ou d'une stratégie de conformité ou encore l'établissement de normes de services ne sont pas jugés nécessaires.

Contacts

Vincenza Galatone
Chemicals Management Division
Environment Canada
351 St. Joseph Boulevard, 17th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-934-4533
Fax: 819-997-7121
Email: vincenza.galatone@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Economics and Health Analysis Division
Risk Management Bureau
Healthy Environments and Consumer Safety Branch
Health Canada
269 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-957-8166
Fax: 613-952-8857
Email: arthur.sheffield@hc-sc.gc.ca

Personnes-ressources

Vincenza Galatone
Division de la gestion des produits chimiques
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 17e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-934-4533
Télécopieur : 819-997-7121
Courriel : vincenza.galatone@ec.gc.ca

Arthur Sheffield
Division de l'analyse économique et de la santé
Bureau de gestion du risque
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs
Santé Canada
269, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-957-8166
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : arthur.sheffield@hc-sc.gc.ca

Published by the Queen's Printer for Canada, 2010 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

Registration
SOR/2010-211 September 30, 2010

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)

P.C. 2010-1180 September 30, 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 June 17, 2006, a copy of the proposed *Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)*, 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, pursuant to subsection 93(3) of that Act, the National Advisory Committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6[c] of that Act;

And whereas, in the opinion of the Governor in Council, pursuant to subsection 93(4) of that Act, the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament in a manner that provides, in the opinion of the Governor in Council, sufficient protection to the environment and human health;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 93(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], hereby makes the annexed *Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)*.

REGULATIONS AMENDING THE PROHIBITION OF CERTAIN TOXIC SUBSTANCES REGULATIONS, 2005 (FOUR NEW FLUOROTELOMER-BASED SUBSTANCES)

AMENDMENTS

1. Section 4 of the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005*[1] is renumbered as subsection 4(1) and is amended by adding the following:

(2) Subsection (1) does not apply to a product that is a manufactured item that is formed into a specific physical shape or design during manufacture and that has, for its final use, a function or functions dependent in whole or in part on its shape or design, if a toxic substance set out in Part 2 of Schedule 1 is present in that manufactured item.

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33
[c] S.C. 2002, c. 7, s. 124
[1] SOR/2005-41

Enregistrement
DORS/2010-211 Le 30 septembre 2010

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

Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)

C.P. 2010-1180 Le 30 septembre 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 17 juin 2006, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)*, 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, conformément au paragraphe 93(3) de cette loi, le comité consultatif national s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6[c] de celle-ci;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 93(4) de cette loi, le projet de règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale de manière à offrir une protection suffisante pour l'environnement et la santé humaine,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 93(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR CERTAINES SUBSTANCES TOXIQUES INTERDITES (2005) (QUATRE SUBSTANCES NOUVELLES À BASE DE TÉLOMÈRES FLUORÉS)

MODIFICATIONS

1. L'article 4 du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005)*[1] devient le paragraphe 4(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) Les produits qui sont des articles manufacturés dotés d'une forme ou de caractéristiques matérielles précises pendant leur fabrication et qui ont, pour leur utilisation finale, une ou plusieurs fonctions en dépendant en tout ou en partie ne sont pas visés par les interdictions prévues au paragraphe (1) à l'égard des substances toxiques mentionnées à la partie 2 de l'annexe 1.

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33
[c] L.C. 2002, ch. 7, art. 124
[1] DORS/2005-41

2. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after the heading "SCHEDULE 1 /*(Sections 1 to 4 and 6)*":

PART 1

3. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after Part 1:

PART 2

PROHIBITED TOXIC SUBSTANCES UNLESS PRESENT IN MANUFACTURED ITEMS

Item	Toxic Substances
1.	Hexane, 1,6-diisocyanato-, homopolymer, reaction products with alpha-fluoro-omega-2-hydroxyethyl-poly(difluoromethylene), C16-20-branched alcohols and 1-octadecanol
2.	2-propenoic acid, 2-methyl-, hexadecyl ester, polymers with 2-hydroxyethyl methacrylate, gamma-omega-perfluoro-C10-16-alkyl acrylate and stearyl methacrylate
3.	2-propenoic acid, 2-methyl-, 2-methylpropyl ester, polymer with butyl 2-propenoate and 2,5 furandione, gamma-omega-perfluoro-C8-14-alkyl esters, tert-Bu benzenecarboperoxoate-initiated
4.	2-propen-1-ol, reaction products with pentafluoroiodoethane tetrafluoroethylene telomer, dehydroiodinated, reaction products with epichlorohydrin and triethylenetetramine

COMING INTO FORCE

4. 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.*)

Issue and objectives

In 2004, following notifications received from companies wishing to market four new fluorotelomer-based substances in Canada, Environment Canada and Health Canada conducted environmental and health assessment of these substances. It was concluded from the assessments that the four new fluorotelomer-based substances are ultimately sources of long chain perfluorinated carboxylic acids (PFCAs), a class of toxic substances, through the release of precursors. Hence, the four new fluorotelomer-based substances were found to be toxic to human health and the environment according to criteria set out in section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). Based on these considerations, the Minister of the Environment temporarily prohibited the manufacture and import of the four new fluorotelomer-based substances.

The *Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)* aim to prevent the introduction of new sources of long chain PFCAs into Canada by making permanent the

2. L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après le titre « ANNEXE 1/*(articles 1 à 4 et 6)* », de ce qui suit :

PARTIE 1

3. L'annexe 1 du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie 1, de ce qui suit :

PARTIE 2

SUBSTANCES TOXIQUES INTERDITES SAUF SI PRÉSENTES DANS UN ARTICLE MANUFACTURÉ

Article	Substance toxique
1.	1,6-Diisocyanatohexane, homopolymérisé, produits de réaction avec l'alpha fluoro oméga-(2-hydroxyéthyl)-poly(difluorométhylène), des alcools ramifiés en C16-20 et l'octadécan-1-ol
2.	Méthacrylate d'hexadécyle, polymères avec le méthacrylate de 2-hydroxyéthyle, l'acrylate de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C10-16 et le méthacrylate de stéaryle
3.	Méthacrylate d'isobutyle, polymérisé avec l'acrylate de butyle, l'anhydride maléique, esters de gamma-oméga-perfluoroalkyle en C8-14, amorcé avec du benzènecarboperoxoate de tert-butyle
4.	Alcool allylique, produits de réaction avec du pentafluoroiodoéthane et de tétrafluoroéthylène télomérisés, déshydroiodés, produits de réaction avec de l'épichlorhydrine et la triéthylènetétramine

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. 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.*)

Question et objectifs

En 2004, après avoir reçu des avis de la part d'entreprises souhaitant commercialiser quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés au Canada, Environnement Canada et Santé Canada ont effectué une évaluation des risques pour l'environnement et la santé humaine liés à ces substances. D'après ces évaluations, il a été conclu que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés constituent des sources d'acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne (APFC), une catégorie de substances toxiques, par le rejet de précurseurs. Dès lors, ces quatre substances nouvelles ont été jugées toxiques pour la santé humaine et l'environnement en vertu des critères définis à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE, (1999)]. Sur la base de ces considérations, le ministre de l'Environnement a provisoirement interdit la fabrication et l'importation des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)* vise à empêcher l'introduction de nouvelles sources d'APFC à longue chaîne au Canada en instaurant la

prohibitions on the four fluorotelomer-based substances that have been in place since 2004.

Description and rationale

Background

The four new fluorotelomer-based substances are primarily used in applications involving water-, oil-, soil- and grease-repellents for paper, fabric, leather, packaging, rugs and carpets, as well as tiles and grouts. They are also used as a levelling agent in coatings. The assessments indicated that the four new fluorotelomer-based substances are ultimately sources of long chain perfluorinated carboxylic acids (PFCAs) through the release of precursors.[1]

Evidence indicates certain precursors to PFCAs are volatile and subject to long-range transport in the atmosphere as some PFCAs have been found in very remote locations. PFCAs themselves may be subject to long-range transport via oceanic currents. These substances are considered to be very persistent in the environment as they may degrade in the environment at only extremely slow rates and certain PFCAs can accumulate in tissues of living beings. Studies report levels of PFCAs in a variety of environmental media that directly impact human exposure, such as indoor air, dust, food and drinking water.[2]

Based on these considerations, the Minister of the Environment and the Minister of Health concluded, in 2004, that the four new fluorotelomer-based substances may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity and may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, the Ministers concluded that these substances are toxic according to the criteria set out in paragraphs 64(*a*) and 64(*c*) of CEPA 1999.

Based on these conclusions, the Minister of the Environment published three Notices of ministerial prohibition in the *Canada Gazette*, Part I, on July 17, 2004,[3] and a fourth one on February 5, 2005,[4] which temporarily prohibited the importation and manufacture of the four new fluorotelomer-based substances.

In April 2006, an Environmental and Human Health Assessments update was published. The Report supported the conclusion made in previous assessment and confirmed that the notified substances are sources of PFCA precursors.

[1] Copies of the New Substances Assessment Reports and Updates on the four fluorotelomer-based substances are available at http://ec.gc.ca/substances/nsb/eng/cp_telomer_e.shtml.

[2] Copies of the New Substances Assessment Reports and Updates on the four fluorotelomer-based substances are available at http://ec.gc.ca/substances/nsb/eng/cp_telomer_e.shtml.

[3] Notices under section 84(5) of CEPA 1999: http://gazette.gc.ca/archives/p1/2004/2004-07-17/pdf/g1-13829.pdf

[4] Notice under section 84(5) of CEPA 1999: http://canadagazette.gc.ca/archives/p1/2005/2005-02-05/pdf/g1-13906.pdf

permanence des interdictions provisoires relatives aux quatre substances à base de télomères fluorés qui sont en vigueur depuis 2004.

Description et justification

Contexte

Les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés sont principalement utilisées dans des applications comprenant des produits hydrofuges, oléofuges, antisalissants et imperméables aux graisses; ces produits sont appliqués sur le papier, les tissus, le cuir, les emballages, les tapis et les moquettes, ainsi que sur les carreaux de céramique et les coulis. Elles sont également utilisées comme tensioactifs dans les revêtements. Les évaluations ont indiqué que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés constituent, par le rejet de précurseurs, des sources d'acides perfluorocarboxyliques à longue chaîne (APFC)[1].

Des preuves indiquent que certains précurseurs d'APFC sont volatils et qu'ils subissent un transport sur de grandes distances dans l'atmosphère, certains APFC ayant été trouvés dans des endroits très éloignés. Les APFC eux-mêmes peuvent subir un transport sur de grandes distances par l'intermédiaire de courants océaniques. On considère que ces substances sont très persistantes dans l'environnement, puisqu'elles ne peuvent se dégrader dans l'environnement qu'à des taux extrêmement faibles et que certains APFC peuvent s'accumuler dans les tissus d'êtres vivants. Les études réalisées font état de niveaux d'APFC dans divers milieux naturels qui touchent directement l'exposition humaine, notamment l'air intérieur, la poussière, la nourriture et l'eau potable[2].

Sur la base de ces considérations, le ministre de l'Environnement et le ministre de la santé ont conclu, en 2004, que les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés peuvent pénétrer dans l'environnement en quantité, en concentration ou dans des conditions ayant ou pouvant avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sa diversité biologique, et pouvant représenter un danger pour la vie humaine ou la santé au Canada. Dès lors, les ministres en ont conclu que ces substances répondent aux critères de toxicité énoncés aux alinéas 64*a*) et 64*c*) de la LCPE (1999).

D'après ces conclusions, le ministre de l'Environnement a publié trois avis d'interdiction ministérielle à la Partie I de la *Gazette du Canada,* le 17 juillet 2004[3], et un quatrième avis le 5 février 2005[4]; ceux-ci interdisaient provisoirement l'importation et la fabrication des quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés.

En avril 2006, on a publié une mise à jour des évaluations des risques pour l'environnement et la santé humaine. Le rapport soutenait la conclusion tirée lors de l'évaluation précédente et il confirmait que les substances signalées sont des sources de précurseurs d'APFC.

[1] Il est possible d'obtenir des copies des rapports et des mises à jour des évaluations des substances nouvelles relatives aux quatre substances à base de télomères fluorés à l'adresse suivante : http://ec.gc.ca/substances/nsb/fra/cp_telomer_f.shtml.

[2] Il est possible d'obtenir des copies des rapports et des mises à jour des évaluations des substances nouvelles relatives aux quatre substances à base de télomères fluorés à l'adresse suivante : http://ec.gc.ca/substances/nsb/fra/cp_telomer_f.shtml.

[3] Avis en vertu de l'article 84(5) de la LCPE (1999) : http://gazette.gc.ca/archives/p1/2004/2004-07-17/pdf/g1-13829.pdf

[4] Avis en vertu de l'article 84(5) de la LCPE (1999) : http://canadagazette.gc.ca/archives/p1/2005/2005-02-05/pdf/g1-13906.pdf

Concurrently, Environment Canada and Health Canada published a Notice of Action Plan for the Assessment and Management of Perfluorinated Carboxylic Acids and their Precursors.[5] This Action Plan laid out how the Government would address this group of substances to reduce related health and environmental risks.

For new substances, the Action Plan proposed maintaining the current approach of prohibiting the introduction of new sources of long-chain PFCAs. For existing substances already in commerce in Canada, the Action Plan proposed the following three (3) goals:

1. Addressing confirmed sources of certain PFCAs associated with substances already in commerce;
2. Advancing scientific understanding of other possible sources of PFCAs in the environment; and
3. Engaging international partners in global action to reduce risk from longer chain PFCAs.

Other countries have also indicated concerns over PFCAs and continue to discuss research needs, as well as monitoring, risk assessment and risk reduction activities. In 2006, the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) acceded to a global voluntary agreement[6] with a number of companies who have undertaken to drastically reduce emissions of certain PFCAs and their precursors from manufacturing facilities and as residuals in commercial products. Currently, the four new fluorotelomer-based substances are not manufactured in the United States.

Description

The *Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)* [the Amendments] prohibit the manufacture, use, sale, offer for sale and import of the four new fluorotelomer-based substances unless present in manufactured items. The Amendments make permanent the prohibitions that were imposed on the four substances by the Minister of the Environment.

Additionally, the Amendments add a new part to Schedule 1 of the *Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005* (the 2005 Regulations). The new part, entitled "Prohibited toxic substances unless present in manufactured items," allows for excluding from the general prohibitions of the 2005 Regulations manufactured items where the prohibited substances are present.

Finally, the Amendments add the four new fluorotelomer-based substances to the new part in Schedule 1.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo

The ministerial prohibitions placed on the four new fluorotelomer-based substances were set to expire after two years

[5] Action Plan: http://canadagazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-06-17/pdf/g1-14024.pdf

[6] U.S. EPA Stewardship Program: www.epa.gov/oppt/pfoa/pubs/stewardship/index.html

Parallèlement, Environnement Canada et Santé Canada ont publié un Avis de Plan d'action pour l'évaluation et la gestion des acides perfluorocarboxyliques et de leurs précurseurs[5]. Ce Plan d'action exposait la façon dont le gouvernement allait s'occuper de ce groupe de substances pour réduire les risques liés à la santé et à l'environnement.

Pour les substances nouvelles, le Plan d'action proposait de conserver la démarche actuelle interdisant l'introduction de nouvelles sources d'APFC à longue chaîne. Pour les substances existantes déjà commercialisées au Canada, le Plan d'action a proposé les trois (3) objectifs suivants :

1. la prise en charge des sources confirmées de certains APFC associés aux substances déjà commercialisées;
2. l'approfondissement de la compréhension scientifique à l'égard d'autres sources d'APFC éventuelles dans l'environnement;
3. l'engagement de partenaires internationaux dans une action mondiale pour réduire le risque d'APFC à plus longue chaîne.

D'autres pays ont également exprimé leurs inquiétudes au sujet des APFC et ils continuent à discuter des besoins de recherche ainsi que des activités de surveillance, d'évaluation des risques et de réduction des risques. En 2006, l'Environmental Protection Agency (USEPA) des États-Unis a adhéré à une entente mondiale volontaire[6] avec plusieurs entreprises qui se sont engagées à réduire de façon drastique les émissions de certains APFC et de leurs précurseurs provenant d'usines de fabrication ou retrouvés sous forme de résidus dans les produits commerciaux. Actuellement, les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ne sont pas fabriquées aux États-Unis.

Description

Le *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)* [les modifications] interdit la fabrication, l'utilisation, la vente, la mise en vente et l'importation de ces quatre substances, sauf si elles sont présentes dans des articles manufacturés. Les modifications instaurent la permanence des interdictions provisoires liées aux quatre substances qui avaient été imposées par le ministre de l'Environnement.

De plus, les modifications ajoutent une nouvelle partie à l'annexe A du *Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005)* [le Règlement de 2005]. La nouvelle partie, intitulée « Substances toxiques interdites sauf si présentes dans un article manufacturé », permet d'exclure les articles manufacturés contenant les substances interdites des interdictions générales du Règlement de 2005.

Finalement, les modifications ajoutent les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés à la nouvelle partie de l'annexe 1.

Options réglementaires et non réglementaires envisagées

Statu quo

Les interdictions ministérielles pesant sur les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ont été établies pour expirer

[5] Plan d'action : http://canadagazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-06-17/pdf/g1-14024.pdf

[6] Programme d'intendance de l'USEPA : www.epa.gov/oppt/pfoa/pubs/stewardship/index.html

of being put in place, leading to the possibility that potential manufacturers and importers could introduce the substances to the Canadian market. Given that these substances are persistent and bioaccumulative, not taking further actions to prevent the introduction of these new sources of PFCA was deemed inappropriate. Hence, keeping the status quo has been rejected.

Pollution prevention plans

Pollution prevention plans are better suited for environmental management of risk associated with substances already in commerce in Canada than for addressing the import and manufacture of substances not currently in commerce. Because these substances are currently not in use in Canada, it would also be difficult to capture all potential importers, manufacturers and users of these substances. For these reasons, the use of pollution prevention plans has been rejected.

Voluntary instruments

Voluntary instruments such as Environmental Performance Agreements present some limitations. In particular, it would be difficult to determine who would be a party to such an agreement when there is no import or manufacture. Signing an agreement with the notifiers might not capture all the targeted parties, thus creating the risk of import and/or manufacture of the substances. Given these limitations, the use of voluntary instruments has been rejected.

Regulatory instruments

The Amendments have been identified as the instrument that would maintain the prohibitions imposed through the four notices of ministerial prohibitions. These Amendments prevent new sources of PFCAs from being introduced in the Canadian environment. Given the persistent and bioaccumulative nature of long chain PFCAs and the objective of protecting the environment and human health, amending the 2005 Regulations has been retained as the preferred option.

Benefits and costs

The Amendments prevent the introduction of new sources of PFCAs into Canada, thereby protecting the environment and human health.

The prohibition prevents industry from importing, manufacturing, using, selling and offering for sale these substances, unless they are present in manufactured items. As noted above, these substances are used as water, oil, soil and grease repellents in the manufacture of a number of products including paper, packaging and textiles. Regulatees in the business of producing these items will have to use substitute substances in order to maintain the characteristics of their products. The availability of hydrocarbon-based and silicone-based polymer with similar properties at comparable costs indicates that this lost opportunity will likely result in negligible, if any, incremental costs to the Canadian industry.

The four new fluorotelomer-based substances are currently not manufactured or imported in Canada in their pure forms. Hence, costs to Government associated with compliance promotion and enforcement are expected to be negligible.

deux ans après leur mise en place; il est donc possible que des fabricants et importateurs potentiels introduisent les substances sur le marché canadien. Étant donné que ces substances sont persistantes et bioaccumulatives, il a été jugé inapproprié de ne pas prendre des mesures supplémentaires pour empêcher l'introduction de ces nouvelles sources d'APFC. Par conséquent, le maintien du statu quo a été écarté.

Plans de prévention de la pollution

Les plans de prévention de la pollution sont mieux adaptés à la gestion environnementale du risque associé aux substances déjà commercialisées au Canada qu'à la prise en charge de l'importation et de la fabrication de substances qui ne sont pas commercialisées actuellement. Étant donné que ces substances ne sont pas utilisées actuellement au Canada, il serait également difficile de consigner tous les importateurs, fabricants et utilisateurs potentiels de ces substances. Pour ces raisons, l'utilisation de plans de prévention de la pollution a été écartée.

Instruments volontaires

Les instruments volontaires tels que les ententes sur la performance environnementale présentent certaines limites. Plus précisément, il serait difficile de déterminer qui serait partie à une telle entente lorsqu'il n'y a ni importation, ni fabrication. La signature d'une entente avec les déclarants pourrait ne pas consigner toutes les parties ciblées, ce qui créerait donc le risque que les substances soient importées ou fabriquées. En raison de ces limites, l'utilisation d'instruments volontaires a été écartée.

Instruments de réglementation

Les modifications ont été définies comme l'instrument qui maintiendrait les interdictions imposées par les quatre avis d'interdiction ministérielle. Ces modifications empêchent l'entrée de nouvelles sources d'APFC dans l'environnement canadien. En raison de la nature persistante et bioaccumulative des APFC à longue chaîne et de l'objectif de protection de l'environnement et de la santé humaine, la modification du Règlement de 2005 a été retenue comme l'option privilégiée.

Avantages et coûts

Les modifications empêchent l'entrée de nouvelles sources d'APFC au Canada; ainsi, elles protègent l'environnement et la santé humaine.

L'interdiction empêche l'industrie d'importer, de fabriquer, d'utiliser, de vendre ou de mettre en vente ces substances, sauf si elles sont présentes dans des articles manufacturés. Tel qu'il est mentionné ci-dessus, ces substances sont utilisées comme produits hydrofuges, oléofuges, antisalissants et imperméables aux graisses dans la fabrication de plusieurs produits comprenant le papier, les emballages et les textiles. Les collectivités réglementées qui produisent ces articles devront utiliser des substituts des substances afin de conserver les caractéristiques de leurs produits. La disponibilité des polymères à base de carbone et de silicone ayant des propriétés semblables à des coûts comparables indique que cette occasion manquée entraînera probablement des coûts supplémentaires négligeables, le cas échéant, pour l'industrie canadienne.

Les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ne sont actuellement pas fabriquées ou importées au Canada sous leur forme pure. Dès lors, les coûts pour le gouvernement associés à la promotion de la conformité et à l'application de la loi devraient être négligeables.

Consultation

A multi-stakeholder consultation meeting was held in Ottawa, in February 2006, to discuss proposed actions to address PFCAs. The meeting involved representatives from industry, academia, non-governmental organizations (NGOs) and governmental organizations.

A report on the Consultation meeting is available at:

www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=92B4CD31-AE80-4B84-8705-3A61C975A41E

One outcome of the consultations was the Action Plan on PFCAs. The Action Plan was developed to address the assessment and management of the broad class of PFCAs and substances that are a source of PFCAs. This Action Plan, in part, also indicates that the Government shall pursue further assessment in order to guide further risk management actions.

Overall, stakeholders agreed on the need to take action on the four new fluorotelomer-based substances. However, they expressed some concerns as outlined below.

Lack of harmonization

An NGO representative was concerned about what was perceived as a lack of harmonization between the proposed Amendments and the actions proposed for similar substances already in Canadian commerce. The representative was of the opinion that the proposed Amendments represented only one of several important and necessary steps to reduce the impacts of exposure from perfluorinated substances to the environment and human health, and that an overall objective of elimination for similar substances already in Canadian commerce was needed.

The proposed Amendments are consistent with the preventive approach that is the basis of CEPA 1999. The intent of the New Substances Program is to ensure that no new substance is introduced into Canada before an assessment is made. If a substance has the potential to pose a risk to the environment or to human health, control measures are put in place before they are introduced into the Canadian marketplace. Risk management actions imposed at an early stage of a substance's life cycle are arguably more cost-effective than actions taken after a substance has become "entrenched" in the economy. NGO's concerns with respect to addressing similar substances already in Canadian commerce are being addressed separately through the Action Plan that sets out the Government's plans to implement a series of measures to address not only new sources of PFCAs, but also to address PFCAs already in Canadian commerce.

Manufactured items

An environmental group expressed concern that imported manufactured items treated with the four new fluorotelomer-based substances would not be included under the scope of the proposed Amendments, as they would also be a source of PFCAs.

Consultation

En février 2006, une réunion de consultation multilatérale a eu lieu à Ottawa pour discuter des actions proposées pour résoudre la question des APFC. La réunion avait pour participants des représentants de l'industrie, d'universités, d'organisations gouvernementales et non gouvernementales (ONG).

Un rapport sur la réunion de consultation est disponible à l'adresse suivante :

www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=92B4CD31-AE80-4B84-8705-3A61C975A41E

Un résultat des consultations est le Plan d'action pour l'évaluation et la gestion des acides perfluorocarboxyliques (APFC) et de leurs précurseurs. Ce plan d'action a été mis au point pour traiter de l'évaluation et la gestion de la vaste catégorie des APFC et des substances qui constituent une source d'APFC. Il indique aussi en partie que le gouvernement réalisera une autre évaluation afin d'orienter les mesures supplémentaires en matière de gestion des risques.

Globalement, les intervenants se sont entendus sur la nécessité de prendre des mesures quant aux quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés. Toutefois, ils ont exprimé certaines préoccupations présentées ci-dessous.

Manque d'harmonisation

Le représentant d'une organisation non gouvernementale était préoccupé par ce qui était perçu comme un manque d'harmonisation entre les modifications proposées et les mesures proposées pour des substances similaires déjà commercialisées au Canada. Ce représentant était d'avis que les modifications proposées ne représentaient qu'une seule des diverses étapes importantes et nécessaires visant la réduction des répercussions de l'exposition provenant de substances perfluorées pour l'environnement et la santé humaine, et qu'un objectif global d'élimination pour des substances similaires déjà commercialisées au Canada était nécessaire.

Les modifications proposées sont conformes à la démarche préventive qui constitue le fondement de la LCPE (1999). Le but du Programme des substances nouvelles est de s'assurer qu'aucune substance nouvelle n'est introduite au Canada avant la réalisation d'une évaluation. Si une substance présente un risque potentiel pour l'environnement ou la santé humaine, des mesures de contrôle sont mises en place avant son entrée sur le marché canadien. Les mesures de gestion des risques imposées à un stade précoce du cycle de vie d'une substance sont sans doute plus rentables que les mesures prises après l'« ancrage » d'une substance dans l'économie. Les préoccupations des organisations non gouvernementales à l'égard de la prise en charge de substances similaires déjà commercialisées au Canada sont abordées séparément dans le Plan d'action qui définit les plans du gouvernement visant la mise en œuvre d'une série de mesures destinées à prendre en charge non seulement les nouvelles sources d'APFC, mais également les APFC déjà commercialisés au Canada.

Articles manufacturés

Un groupe environnemental a exprimé son inquiétude quant au fait que les articles manufacturés importés qui ont été traités avec les quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés ne seraient pas inclus dans la portée des modifications proposées, étant donné qu'ils seraient également une source d'APFC.

Environment Canada and Health Canada agree that this is an important aspect to consider. This issue is considered as part of the next steps towards the management of PFCAs and their precursors. Also, the departments recognize that "residual" PFCA precursors are present in certain products sold within Canada and is seeking voluntary action from industry to reduce these residuals, consistent with the U.S. EPA global stewardship program.

Comments following publication of the proposed Amendments in the Canada Gazette, *Part I, on June 17, 2006*

The proposed Amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 17, 2006, for a 60-day comment period. A total of three submissions were received from stakeholders comprising of industry, an NGO and a private citizen.

A summary of the comments and concerns raised by stakeholders relating to the proposed Amendments and Environment Canada's responses to them is provided below. A more detailed version is available at www.ec.gc.ca/toxiques-toxics/Default.asp?lang=En&n=98E80CC6-1&xml=FDEBD7D2-36CB-4920-BC04-BCAF326803A2.

Manufactured Items

Comments were received from an NGO expressing concern that the proposed prohibition targeting only the substances allows for on-going import and use of products containing these substances. This was perceived as contrary to the objective of preventing further releases of PFCAs.

Environment Canada agrees that this is an important aspect to consider. This issue is being considered as part of the next steps towards the management of PFCAs and their precursors, as outlined in the Action Plan.

Environment Canada and Health Canada has sought action from industry through a voluntary agreement to significantly reduce PFCAs and their precursors that are present in certain perfluorochemical products sold within Canada. The agreement was signed on March 31, 2010.[7]

The objectives of the voluntary agreement are to achieve a 95% reduction in product content levels of residuals (PFCAs that are present as chemical reaction impurities) by 2010 and to work towards elimination of the residuals by 2015, a known source of PFCA precursors. The agreement also requires annual reporting of progress towards these goals and encourages early voluntary action to reduce a confirmed source of these substances.

This is one of a series of measures regarding PFCAs and their precursors being implemented as part of the Action Plan to protect the health of Canadians and the environment from exposure to these sources.

In fall 2009, stakeholders were informed via letter that the existing prohibitions on the four new fluorotelomer-based

[7] Information on Environmental Performance Agreement respecting PFCAs and their Precursors can be found at: www.ec.gc.ca/epe-epa/default.asp?lang=En&n=69737ECC-1.

Environnement Canada et Santé Canada sont d'accord sur le fait qu'il s'agit d'un aspect important à prendre en considération. Cette question est considérée comme une partie des étapes suivantes pour la gestion des APFC et de leurs précurseurs. De même, les Ministères reconnaissent que les précurseurs « résiduels » des APFC sont présents dans certains produits vendus au Canada et ils cherchent à obtenir une action volontaire de la part de l'industrie pour réduire ces résidus, conformément au programme d'intendance mondiale de l'USEPA.

Commentaires suivant la publication des modifications proposées dans la Partie I de la Gazette du Canada, *le 17 juin 2006*

Les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 17 juin 2006, pour une période de commentaires du public de 60 jours. Trois présentations au total ont été soumises par des intervenants, à savoir l'industrie, une ONG et un citoyen.

Un résumé des commentaires et des préoccupations soulevés par les intervenants relativement aux modifications proposées et les réponses d'Environnement Canada à cet égard sont présentés ci-après. Une version plus détaillée est disponible à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/toxiques-toxics/Default.asp?lang=Fr&n=98E80CC6-1&xml=FDEBD7D2-36CB-4920-BC04-BCAF326803A2.

Articles manufacturés

Une ONG a émis des commentaires dans lesquels elle exprimait sa préoccupation quant au fait que l'interdiction proposée ciblant uniquement les substances permet une importation et une utilisation continues de produits contenant ces substances. Cette constatation a été perçue comme étant contraire à l'objectif de prévention des rejets supplémentaires d'APFC.

Environnement Canada est d'accord qu'il s'agit d'un aspect important à prendre en considération. Cette question est prise en considération dans le cadre des étapes suivantes pour la gestion des APFC et de leurs précurseurs, tel qu'il est présenté dans le Plan d'action.

Environnement Canada et Santé Canada ont cherché à obtenir la participation de l'industrie par l'entremise d'une entente volontaire visant à réduire considérablement les APFC et leurs précurseurs qui sont présents dans certains produits perfluorés vendus au Canada. L'entente volontaire a été signée le 31 mars 2010[7].

Les objectifs de l'entente volontaire sont d'atteindre une réduction de 95 % dans les produits de la teneur en résidus, une source connue des précurseurs d'APFC, (les APFC qui sont présents en tant qu'impuretés découlant d'une réaction chimique) d'ici 2010 et de s'efforcer d'éliminer les résidus d'ici 2015. L'entente requiert également la déclaration annuelle des progrès réalisés pour atteindre ces objectifs et elle encourage l'action volontaire pour réduire une source confirmée de ces substances.

Il s'agit d'une des séries de mesures concernant les APFC et leurs précurseurs qui sont mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action destiné à protéger la santé des Canadiens et l'environnement de l'exposition à ces sources.

À l'automne 2009, les intervenants ont été informés par courrier que les interdictions existantes pesant sur les quatre

[7] On peut trouver des renseignements à propos de l'entente sur la performance environnementale en matière d'APFC et de leurs précurseurs à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/epe-epa/default.asp?lang=Fr&n=69737ECC-1.

substances were to be finalized in winter 2010. No concerns were received from stakeholders.

substances nouvelles à base de télomères fluorés devaient être finalisées à l'hiver 2010. Les intervenants n'ont exprimé aucune préoccupation.

Implementation, enforcement and service standards

As the Amendments are promulgated under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Amendments, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under CEPA 1999. The Policy also outlines consultation on the development of Regulations and measures designed to promote compliance through information, education and other means. Promotional activities could include mailing out of the final Regulations, answering inquiries, developing and distributing promotional materials explaining the Regulations (i.e. a fact sheet, web material). A copy of the Policy may be obtained from the following Web site: www.ec.gc.ca/CEPARegistry/documents/policies/candepolicy/toc.cfm.

When verifying compliance with these Amendments, enforcement officers will abide by the Compliance and Enforcement Policy, which 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 violation under CEPA 1999). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for costs 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 CEPA 1999.
- *Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator*: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the CEPA 1999, willingness to co-operate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- *Consistency*: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the CEPA 1999.

Mise en œuvre, application et normes de service

Comme les modifications sont promulguées en vertu de la LCPE (1999), lorsque les agents d'exécution de la loi contrôleront l'observation des modifications, ils suivront la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999). La Politique décrit également la consultation sur l'élaboration du Règlement et des mesures destinées à favoriser la conformité par l'information, l'éducation et d'autres moyens. Les activités de promotion pourraient comprendre l'envoi de la version finale du Règlement, les réponses aux questions, la création et la distribution de matériel publicitaire expliquant le Règlement (par exemple une fiche de renseignements, du matériel sur le Web). On peut obtenir un exemplaire de la Politique sur le site Web suivant : www.ec.gc.ca/registrelcpe/documents/policies/candepolicy/toc.cfm.

Lorsqu'ils vérifieront l'observation de ces modifications, les agents d'exécution de la loi respecteront la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999), qui établit l'éventail des interventions qui pourront être faites en cas d'infraction : avertissements, directives, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, émission de contraventions, arrêtés ministériels, injonctions, poursuites et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [qui peuvent remplacer un procès, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. De surcroît, la politique explique dans quelles situations Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour le recouvrement des frais.

Si, après une inspection ou une enquête, un agent de l'application de la loi a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise, la mesure à prendre sera déterminée en fonction des critères suivants :

- *Nature de l'infraction présumée* : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, 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 et les exigences de la LCPE (1999).
- *Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer* : Le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la LCPE (1999), de sa volonté de coopérer avec les agents d'exécution de la loi et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- *Uniformité dans l'application* : Les agents d'exécution de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre afin de faire appliquer la LCPE (1999).

Contacts

Vincenza Galatone
Chemicals Management Division
Environment Canada
351 St. Joseph Boulevard,17th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-934-4533
Fax: 819-997-7121
Email: vincenza.galatone@ec.gc.ca

Luis Leigh
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

Personnes-ressources

Vincenza Galatone
Division de la gestion des produits chimiques
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 17e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-934-4533
Télécopieur : 819-997-7121
Courriel : vincenza.galatone@ec.gc.ca

Luis Leigh
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 24e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-997-2769
Courriel : luis.leigh@ec.gc.ca

Registration
SI/2010-73 October 13, 2010

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Governor General's Secretary Exclusion Approval Order

P.C. 2010-1113 September 23, 2010

Whereas the Public Service Commission has decided that is neither practicable nor in the best interests of the public service to apply certain provisions of the *Public Service Employment Act*[a] to positions designated by position numbers GGS-S-910 to 920 in the Office of the Governor General's Secretary and the persons occupying them;

And whereas, pursuant to subsection 20(2) of that Act, the Public Service Commission has consulted with the employer;

Therefore, the Public Service Commission, pursuant to section 20 of the *Public Service Employment Act*, hereby

(*a*) re-applies the provisions of that Act to the positions excluded pursuant to Order in Council P.C. 2006-434 of June 1, 2006[b], and

(*b*) excludes from the application of that Act, with the exception of the definitions "Commission" and "public service" in subsection 2(1), sections 17 to 21, 54, 55 and 68 to 72, subsection 111(1)[c] and sections 112 to 116, 118, 120 to 122, 134 and 135 of that Act the positions designated by position numbers GGS-S-910 to 920 in the Office of the Governor General's Secretary and the persons occupying them.

Ottawa, June 28, 2010

MARIA BARRADOS
President of the Public Service Commission

MANON VENNAT
Commissioner

DAVID ZUSSMAN
Commissioner

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to section 20 of the *Public Service Employment Act*[a], hereby approves

(*a*) the re-application of the provisions of that Act to the positions excluded pursuant to Order in Council P.C. 2006-434 of June 1, 2006[b], by the Public Service Commission, and

(*b*) the exclusion from the application of that Act, with the exception of the definitions "Commission" and "public service" in subsection 2(1), sections 17 to 21, 54, 55 and sections 68 to 72, subsection 111(1)[c] and sections 112 to 116, 118, 120 to 122, 134 and 135 of that Act, to the positions designated by position numbers GGS-S-910 to 920 in the Office of the Governor General's Secretary and the persons occupying them, by the Public Service Commission.

[a] S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13
[b] SI/2006-89
[c] S.C. 2003, c. 22, s. 272

Enregistrement
TR/2010-73 Le 13 octobre 2010

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret approuvant l'exclusion de certains postes du Secrétariat du gouverneur général

C.P. 2010-1113 Le 23 septembre 2010

Attendu que la Commission de la fonction publique estime que l'application de certaines dispositions de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*[a] est, à l'égard des postes du Secrétariat du gouverneur général portant les numéros GGS-S-910 à 920 et des personnes les occupant, difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique;

Attendu que la Commission de la fonction publique a consulté l'employeur conformément au paragraphe 20(2) de cette loi,

À ces causes, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique :

a) annule l'exemption agréée par le décret C.P. 2006-434 du 1er juin 2006[b];

b) exempte les postes du Secrétariat du gouverneur général portant les numéros GGS-S-910 à 920 et les personnes les occupant de l'application de cette loi, à l'exception des définitions de « Commission » et de « fonction publique » au paragraphe 2(1), des articles 17 à 21, 54, 55 et 68 à 72, du paragraphe 111(1)[c] et des articles 112 à 116, 118, 120 à 122, 134 et 135.

Ottawa, le 28 juin 2010

La présidente de la Commission de la fonction publique
MARIA BARRADOS

La commissaire
MANON VENNAT

Le commissaire
DAVID ZUSSMAN

Sur recommandation du ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'article 20 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*[a], Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agrée :

a) l'annulation de l'exemption agréée par le décret C.P. 2006-434 du 1er juin 2006[b];

b) l'exemption des postes du Secrétariat du gouverneur général portant les numéros GGS-S-910 à 920 et des personnes les occupant de l'application de cette loi, à l'exception des définitions de « Commission » et de « fonction publique » au paragraphe 2(1), des articles 17 à 21, 54, 55 et 68 à 72, du paragraphe 111(1)[c] et des articles 112 à 116, 118, 120 à 122, 134 et 135.

[a] L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13
[b] TR/2006-89
[c] L.C. 2003, ch. 22, art. 272

Published by the Queen's Printer for Canada, 2010 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

Registration
SI/2010-74 October 13, 2010

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2008

Order Bringing into Force Paragraph 4(*a*) of the Canada Employment Insurance Financing Board Act

P.C. 2010-1137 October 13, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources and Skills Development, pursuant to section 135 of the *Budget Implementation Act, 2008* ("the Act"), chapter 28 of the Statutes of Canada, 2008, hereby fixes the day on which this Order is made as the day on which paragraph 4(*a*) of the *Canada Employment Insurance Financing Board Act*, as enacted by section 121 of the Act, and sections 122, 124, 126 to 128, 130, 132 and 133 of the Act, come into force.

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

Proposal

This Order in Council brings into force those sections of Part 7 of the *Budget Implementation Act, 2008* (BIA, 2008), related to the implementation of the Canada Employment Insurance Financing Board (CEIFB). More specifically, this Order fixes the day on which it is made as the day on which those sections, as amended by the *Jobs and Economic Growth Act*, come into force.

Objective

The principal purpose of the remaining sections of the BIA, 2008 being brought into force under this Order is to provide the legislative authority for the CEIFB to set the Employment Insurance (EI) premium rate. It is intended that these sections will come into force in time to allow the CEIFB to set the 2011 EI premium rate, as per the Government of Canada commitment in Budget 2010.

Background

Through Budget 2008, the Government created the CEIFB as an independent Crown corporation, to enhance the management and governance of EI financing.

More specifically, the CEIFB will be responsible for

- Implementing an improved EI premium rate-setting mechanism that will ensure that EI revenues and expenditures break even over time; and
- Managing a reserve, where any EI premium revenues that exceed EI expenditures from January 1, 2009, onwards, will be held and invested until they are returned to premium payers through lower premium rates in subsequent years.

In June 2008, sections 121 (other than paragraph 4(*a*) of the CEIFB Act), 123 and 134 of the BIA, 2008 were brought into force to enact the CEIFB Act.

Enregistrement
TR/2010-74 Le 13 octobre 2010

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2008

Décret fixant la date d'entrée en vigueur de l'alinéa 4*a*) de la Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada

C.P. 2010-1137 Le 13 octobre 2010

Sur recommandation de la ministre des Ressources humaines et du Développement des compétences et en vertu de l'article 135 de la *Loi d'exécution du budget de 2008* (la « Loi »), chapitre 28 des Lois du Canada (2008), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de l'alinéa 4*a*) de la *Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada*, édictée par l'article 121 de la Loi, et des articles 122, 124, 126 à 128, 130, 132 et 133 de la Loi.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Proposition

Ce décret en conseil vise l'entrée en vigueur des articles de la Partie 7 de la *Loi d'exécution du budget de 2008* (LEB de 2008), en lien avec la création de l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada (OFAEC). Plus précisément, le décret en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date de l'entrée en vigueur de ces articles, tels qu'ils ont été modifiés par la *Loi sur l'emploi et la croissance économique*.

Objectif

La mise en vigueur des articles de la LEB de 2008 qui ne le sont pas encore vise principalement à fournir à l'OFAEC l'autorisation légale d'établir les taux de cotisation à l'assurance-emploi (AE). L'objectif est que l'entrée en vigueur des articles soit faite à temps pour permettre à l'OFAEC d'établir les taux de cotisation de l'AE pour 2011, conformément à l'engagement du gouvernement du Canada dans le budget de 2010.

Contexte

Dans le budget de 2008, le gouvernement a créé l'OFAEC, une société d'État indépendante, pour accroître la gestion et la gouvernance au chapitre du financement de l'AE.

Plus précisément, l'OFAEC sera chargé :

- De mettre en œuvre un mécanisme amélioré d'établissement des taux de cotisation de l'AE, grâce auquel les revenus et les dépenses liés à l'AE vont s'équilibrer au fil du temps;
- De gérer une réserve dans laquelle tout l'excédent des revenus de l'AE d'une année donnée, par rapport aux dépenses liées à l'AE depuis le 1er janvier 2009, sera retenu et investi jusqu'à ce qu'il soit remboursé aux cotisants par l'entremise de réductions des taux de cotisation au cours des années ultérieures.

En juin 2008, les articles 121 [autres que l'alinéa 4*a*) de la Loi sur l'OFAEC], 123 et 134 de la LEB de 2008 sont entrés en vigueur aux fins d'adoption de la Loi sur l'OFAEC.

In January 2010, sections 125 and 129 of the BIA, 2008 were brought into force to amend the EI Act to allow CEIFB-related costs to be paid out of the Consolidated Revenue Fund (CRF) and charged to the EI Account. This was necessary since, at that time, the CEIFB board of directors had been appointed and were to begin incurring administrative costs.

The principal purpose of the remaining sections of Part 7 of the BIA, 2008 being brought into force by this Order is to provide the legislative authority for the CEIFB to set the EI premium rate under the new rate-setting mechanism.

More specifically, the coming into force of paragraph 4(*a*) of the CEIFB Act and section 122 of the BIA, 2008 will authorize the CEIFB to set the EI premium rate.

Section 124 of the BIA, 2008 amends the EI Act to give the Canada Employment Insurance Commission an ongoing mandate to continue the *EI Monitoring and Assessment Report* as a permanent annual report.

Section 126 of the BIA, 2008 amends the EI Act to repeal the reference to the Chief Actuary of the Department of Human Resources and Skills Development.

Sections 127 and 130 of BIA, 2008, as amended by the *Jobs and Economic Growth Act,* clarify the rate-setting obligations of the CEIFB and implement the new financing mechanism under the EI Act.

Section 128 of the BIA, 2008 amends the EI Act to provide the authority to the Minister of Finance to pay out of the CRF an amount of $2 billion to the CEIFB to establish the reserve that the CEIFB is to maintain.

Sections 132 and 133 of the BIA, 2008 are consequential amendments to the *Department of Human Resources and Skills Development Act.*

Implications

The provisions being brought into force will benefit workers and their employers by ensuring an accurate matching of premiums with program costs over time.

Canadians can be confident that, going forward, any annual EI surpluses will be transferred to and invested by the CEIFB until they are returned to premium payers through reduced premium rates in subsequent years.

Consultations

Stakeholders have provided comments in response to both Budget 2008 and the Standing Committee on Human Resources, Skills and Social Development and the Status of Persons with Disabilities (HUMA) proceedings.

HUMA reported on stakeholder reactions in the 2005 report entitled *Restoring Financial Governance and Accessibility in the Employment Insurance Program*. Views had also been expressed regarding EI financing through annual consultations with groups from business and labour on rate-setting in 2006 and 2007.

En janvier 2010, les articles 125 et 129 de la LEB de 2008 ont été mis en vigueur pour modifier la Loi sur l'AE afin que les frais relatifs à l'OFAEC soient payés par le Trésor et chargés au Compte d'AE. L'entrée en vigueur de ces articles était nécessaire puisque les administrateurs du conseil de l'OFAEC avaient déjà été nommés et allaient commencer à engager des frais administratifs.

La mise en vigueur par décret des articles de la Partie 7 de la LEB de 2008 qui ne le sont pas encore vise principalement à fournir à l'OFAEC l'autorisation légale d'établir les taux de cotisation de l'AE au moyen d'un nouveau mécanisme d'établissement des taux de cotisation.

Plus précisément, la mise en vigueur de l'alinéa 4*a*) de la Loi sur l'OFAEC et l'article 122 de la LEB de 2008 donnera à l'Office l'autorité de fixer le taux de cotisation à l'AE.

L'article 124 de la LEB de 2008 modifie la Loi sur l'AE en donnant à la Commission de l'assurance-emploi du Canada le mandat permanent de continuer de produire annuellement le « Rapport de contrôle et d'évaluation sur le régime d'assurance-emploi ».

L'article 126 de la LEB de 2008 modifie la Loi sur l'AE pour abroger le renvoi à l'actuaire en chef du ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences.

Les articles 127 et 130 de la LEB de 2008, tels qu'ils ont été modifiés par la *Loi sur l'emploi et la croissance économique,* clarifient les obligations de l'OFAEC en ce qui a trait à l'établissement des taux de cotisation et mettent en œuvre le nouveau mécanisme de financement sous l'autorité de la Loi sur l'AE.

L'article 128 de la LEB de 2008 modifie la Loi sur l'AE pour conférer l'autorité au ministre des Finances de payer une somme de deux milliards de dollars, sur le Trésor, à l'OFAEC afin de créer la réserve que l'OFAEC doit maintenir.

Les articles 132 et 133 de la LEB de 2008 apportent des modifications corrélatives à la *Loi sur le ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences*.

Conséquences

La mise en vigueur des dispositions sera avantageuse pour les travailleurs et leurs employeurs puisqu'elle permettra, avec le temps, d'apparier les taux de cotisation avec les coûts du régime.

Les Canadiens peuvent être sûrs que, à l'avenir, tous les surplus liés aux cotisations annuelles à l'AE seront transférés à l'OFAEC pour qu'il les investisse, jusqu'à ce qu'ils soient remboursés aux cotisants par l'entremise de réductions des taux de cotisation au cours des années ultérieures.

Consultations

Les intervenants ont fait part de leur rétroaction au moment de la présentation du budget de 2008, et dans le cadre des travaux du Comité permanent du Ressources humaines, du développement des compétences, du développement social et de la condition des personnes handicapées (HUMA).

En 2005, HUMA a présenté un rapport sur les rétroactions des intervenants, intitulé : « Rétablir la bonne gestion financière et l'accessibilité du régime d'assurance-emploi ». Des points de vue ont également été exprimés au sujet du financement de l'AE dans le cadre de consultations annuelles auprès d'employeurs et de travailleurs au sujet de l'établissement des taux de cotisation en 2006 et 2007.

Stakeholder reactions have been generally positive and supportive regarding the establishment of the CEIFB. Stakeholders from business and labour, as well as experts, agreed on the key elements of the CEIFB including ensuring break even rate-setting; establishing a reserve outside the CRF; and providing for independent management of EI financing. In fact, these measures are consistent with recommendations of groups that represent workers and employers, experts, and elected officials regarding how the EI premium revenue should be managed.

More recently, stakeholders have expressed concerns that EI premium rates will increase once the EI premium rate freeze contained in Canada's Economic Action Plan (EAP) is lifted in 2011. There is a consensus among stakeholders that increasing costs to the program caused by rising unemployment, EI measures introduced as part of Canada's EAP, the initiative to extend EI benefits for long-tenured workers, and the *Fairness for the Self-Employed Act*, will cause EI premium rates to rise in 2011 and beyond.

To be sure, economic developments over the past 18 months have placed significant pressures on the Canadian labour market, and, in turn, the EI program.

As it takes on responsibility for setting EI premium rates for 2011 and beyond, the CEIFB has been mandated not to recover any EI spending as a result of the EI benefit enhancements announced in the EAP. To that end, the Government will contribute an estimated $2.9 billion to the EI program, which represents the cost of those temporary enhancements.

It is worth noting that the CEIFB cannot change premium rates by more than 15 ¢ per $100 of insurable earnings per year. This will ensure that future changes to premium rates are implemented gradually.

Departmental contact

Michael Duffy
Director
Legislative and Regulatory Policy Design
Skills and Employment Branch
Human Resources and Skills Development Canada
140 Promenade du Portage, 5th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0J9

En général, les rétroactions des intervenants ont été positives et elles appuyaient la création de l'OFAEC. Les employeurs et les travailleurs, de même que les experts, étaient d'accord sur les principaux éléments constitutifs de l'OFAEC, notamment : veiller à l'atteinte du seuil de rentabilité dans l'établissement des taux de cotisation, créer une réserve à l'extérieur du Trésor et assurer une gestion indépendante du financement de l'AE. En fait, ces mesures sont conformes aux recommandations formulées par des groupes de représentants de travailleurs et d'employeurs, d'experts et de représentants élus au sujet de la façon dont les revenus d'AE devrait être gérés.

Plus récemment, les intervenants ont fait état de préoccupations concernant l'augmentation des taux de cotisation à l'AE après le gel des taux, établi dans le Plan d'action économique du Canada, qui se terminera en 2011. Selon l'avis unanime des intervenants, l'augmentation des coûts du régime, due à la hausse du chômage, aux mesures relatives à l'AE adoptées dans le cadre du Plan d'action économique du Canada, à l'initiative visant la prolongation de la période pendant laquelle des prestations d'AE sont versées aux travailleurs de longue date et à la *Loi sur l'équité pour les travailleurs indépendants*, causera une augmentation des taux de cotisations à l'AE pour l'année 2011 et après.

Évidemment, les difficultés économiques au cours des 18 derniers mois ont créé une pression importante sur le marché du travail au Canada et, conséquemment, sur le programme d'assurance-emploi.

S'apprêtant à assumer la responsabilité de l'établissement des taux de cotisation à l'AE à compter de 2011, l'OFAEC a reçu le mandat de ne récupérer aucun coût lié à l'AE qui découle des mesures temporaires visant l'amélioration des avantages accordés par la Loi sur l'AE prévues dans le cadre du Plan d'action économique. À cette fin, le gouvernement contribuera un montant estimé à 2,9 milliards de dollars au programme de l'AE, ce qui représente le coût de ces mesures temporaires.

Par ailleurs, il convient de noter que l'OFAEC ne peut modifier le taux de plus de 15 ¢ par 100 $ en rémunération assurable par année. On s'assure ainsi que les prochaines modifications des taux de cotisations seront apportées graduellement.

Personne-ressource du Ministère

Michael Duffy
Directeur
Conception des politiques législatives et réglementaires
Direction générale des compétences et de l'emploi
Ressources humaines et Développement des compétences Canada
140, promenade du Portage, 5e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0J9

Registration
SI/2010-75 October 13, 2010

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

Proclamation Announcing the Appointment of the Governor General

By His Excellency the Right Honourable David L. Johnston, Chancellor and Principal Companion of the Order of Canada, Chancellor and Commander of the Order of Military Merit, Chancellor and Commander of the Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

TO ALL TO WHOM these Presents shall come,

Greeting:

A PROCLAMATION

WHEREAS HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH THE SECOND, by Commission under the Great Seal of Canada bearing date the third day of September, in the year of Our Lord two thousand and ten, was graciously pleased to appoint me to be, during the Royal Pleasure, Governor General and Commander-in-Chief in and over Canada, and further, in and by that Commission, authorized, empowered and commanded me to exercise and perform all and singular the powers and directions contained in Letters Patent under the Great Seal of Canada, bearing date the eighth day of September in the year of Our Lord one thousand nine hundred and forty-seven constituting the Office of Governor General and Commander-in-Chief in and over Canada and in any other Letters Patent adding to, amending or substituted for the same.

AND WHEREAS, in accordance with these Letters Patent, I have caused the Commission under the Great Seal of Canada appointing me to be, during the Royal Pleasure, Governor General and Commander-in-Chief in and over Canada to be read and published with all due solemnity in the presence of the Chief Justice or other Judge of the Supreme Court of Canada and of Members of the Queen's Privy Council for Canada, and have taken the Oaths prescribed by those Letters Patent.

NOW, THEREFORE, KNOW YOU that I have thought fit to issue this Proclamation in order to make known Her Majesty's appointment and to make known that I have entered upon the duties of the Office of Governor General and Commander-in-Chief in and over Canada.

AND I DO HEREBY require and command that all and singular Her Majesty's Officers and Ministers in Canada do continue in the execution of their several and respective offices, places and employments, and that Her Majesty's loving subjects and all others whom these Presents may concern do take notice and govern themselves accordingly.

GIVEN under my Hand and Seal of Office at Ottawa, this first day of October in the year of Our Lord two thousand and ten and in the fifty-ninth year of Her Majesty's Reign.

DAVID L. JOHNSTON

Privy Seal

Enregistrement
TR/2010-75 Le 13 octobre 2010

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Proclamation annonçant la nomination du Gouverneur général

Par Son Excellence le très honorable David L. Johnston, chancelier et compagnon principal de l'Ordre du Canada, chancelier et commandeur de l'Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de l'Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviendront,

Salut :

PROCLAMATION

Attendu que, par une commission délivrée sous le grand sceau du Canada en date du troisième jour de septembre de l'an de grâce deux mille dix, il a gracieusement plu à SA MAJESTÉ LA REINE ELIZABETH DEUX de me nommer, à titre amovible, gouverneur général et commandant en chef du Canada, et qu'en outre, par cette commission, il lui a plu de me conférer l'autorité et le pouvoir et de m'enjoindre d'exercer les attributions et d'observer les instructions contenues dans des lettres patentes délivrées sous le grand sceau du Canada en date du huitième jour de septembre de l'an de grâce mil neuf cent quarante-sept constituant la charge de gouverneur général et commandant en chef du Canada, et dans toutes autres lettres patentes comportant adjonction, modification ou substitution à cet égard;

Attendu que, en conformité avec ces lettres patentes, j'ai fait lire et publier, avec toute la solennité voulue, cette commission délivrée sous le grand sceau du Canada et me nommant, à titre amovible, gouverneur général et commandant en chef du Canada, en présence du juge en chef ou d'un autre juge de la Cour suprême du Canada et de membres du Conseil privé de la Reine pour le Canada, et que j'ai prêté les serments prescrits par ces lettres patentes;

Sachez donc maintenant que je crois à propos de prendre la présente proclamation afin de faire connaître cette nomination par Sa Majesté et de faire savoir que j'assume les attributions afférentes à la charge de gouverneur général et commandant en chef du Canada.

Par les présentes, j'ordonne et j'enjoins à tous et à chacun des fonctionnaires et ministres de Sa Majesté au Canada de continuer l'exercice de leurs fonctions et emplois respectifs, et aux féaux sujets de Sa Majesté ainsi qu'à tous les autres que les présentes intéressent de prendre connaissance de la présente proclamation et d'agir en conséquence.

Donné sous mon seing et mon sceau officiel à Ottawa, ce premier jour d'octobre de l'an de grâce deux mille dix, cinquante-neuvième du règne de Sa Majesté.

DAVID L. JOHNSTON

Sceau privé

Published by the Queen's Printer for Canada, 2010 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

Registration
SI/2010-76 October 13, 2010

SPECIES AT RISK ACT

Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Act

P.C. 2010-1177 September 30, 2010

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, hereby acknowledges receipt, on the making of this Order, of the assessments conducted under subsection 23(1) of the *Species at Risk Act*[a] by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada with respect to the species set out in the annexed schedule.

SCHEDULE

EXTIRPATED SPECIES

FISH

Bass, Striped (*Morone saxatilis*) St. Lawrence Estuary population
Bar rayé population de l'estuaire du Saint-Laurent

ENDANGERED SPECIES

FISH

Chubsucker, Lake (*Erimyzon sucetta*)
Sucet de lac

Shark, White (*Carcharodon carcharias*) Atlantic population
Grand requin blanc population de l'Atlantique

MOLLUSCS

Abalone, Northern (*Haliotis kamtschatkana*)
Ormeau nordique

Physa, Lake Winnipeg (*Physa sp*)
Physe du lac Winnipeg

THREATENED SPECIES

MAMMALS

Whale, Killer (*Orcinus orca*) Northeast Pacific offshore population
Épaulard population océanique du Pacifique Nord-Est

FISH

Bocaccio (*Sebastes paucispinis*)
Bocaccio

Rockfish, Canary (*Sebastes pinniger*)
Sébaste canari

[a] S.C. 2002, c. 29

Enregistrement
TR/2010-76 Le 13 octobre 2010

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi

C.P. 2010-1177 Le 30 septembre 2010

Sur recommandation du ministre de l'Environnement, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil accuse réception, par la prise du présent décret, des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril*[a] par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) relativement aux espèces mentionnées à l'annexe ci-après.

ANNEXE

ESPÈCE DISPARUE DU PAYS

POISSONS

Bar rayé (*Morone saxatilis*) population de l'estuaire du Saint-Laurent
Bass, Striped St. Lawrence Estuary population

ESPÈCES EN VOIE DE DISPARITION

POISSONS

Sucet de lac (*Erimyzon sucetta*)
Chubsucker, Lake

Grand requin blanc (*Carcharodon carcharias*) population de l'Atlantique
Shark, White Atlantic population

MOLLUSQUES

Ormeau nordique (*Haliotis kamtschatkana*)
Abalone, Northern

Physe du lac Winnipeg (*Physa sp*)
Physa, Lake Winnipeg

ESPÈCES MENACÉES

MAMMIFÈRES

Épaulard (*Orcinus orca*) population océanique du Pacifique Nord-Est
Whale, Killer Northeast Pacific offshore population

POISSONS

Bocaccio (*Sebastes paucispinis*)
Bocaccio

Sébaste canari (*Sebastes pinniger*)
Rockfish, Canary

[a] L.C. 2002, ch. 29

SPECIES OF SPECIAL CONCERN

MAMMALS

Whale, Sowerby's Beaked (*Mesoplodon bidens*)
Baleine à bec de Sowerby

FISH

Buffalo, Bigmouth (*Ictiobus cyprinellus*) Saskatchewan River and Nelson River populations
Buffalo à grande bouche populations des rivières Saskatchewan et Nelson

Rockfish, Yelloweye (*Sebastes ruberrimus*) Pacific Ocean inside waters population
Sébaste aux yeux jaunes population des eaux intérieurs de l'océan Pacifique

Rockfish, Yelloweye (*Sebastes ruberrimus*) Pacific Ocean outside waters population
Sébaste aux yeux jaunes population des eaux extérieures de l'océan Pacifique

ESPÈCES PRÉOCCUPANTES

MAMMIFÈRES

Baleine à bec de Sowerby (*Mesoplodon bidens*)
Whale, Sowerby's Beaked

POISSONS

Buffalo à grande bouche (*Ictiobus cyprinellus*) populations des rivières Saskatchewan et Nelson
Buffalo, Bigmouth Saskatchewan River and Nelson River populations

Sébaste aux yeux jaunes (*Sebastes ruberrimus*) population des eaux intérieurs de l'océan Pacifique
Rockfish, Yelloweye Pacific Ocean inside waters population

Sébaste aux yeux jaunes (*Sebastes ruberrimus*) population des eaux extérieures de l'océan Pacifique
Rockfish, Yelloweye Pacific Ocean outside waters population

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

The Order acknowledges receipt by the Governor in Council of the assessments of the status of 12 aquatic species done pursuant to paragraph 15(1)(*a*) and in accordance with subsection 23(1) of the *Species at Risk Act* (SARA) by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC).

The 12 aquatic species that are the subject of the Order are species that the Minister of the Environment, in consultation with the Minister of Fisheries and Oceans, is considering for the purpose of recommending to the Governor in Council whether to add the species to, or reclassify or remove the species from the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 to SARA Schedule 1 to SARA (the List). Those species were assessed as being extirpated, endangered, threatened or of special concern at their November 2002, November 2004, April 2006, November 2006, November 2007, November 2008 and April 2009 meetings.

Under subsection 27(1.1) of SARA, the Governor in Council, within nine months after receiving COSEWIC's assessment of the status of a species, may review the assessment and, on the recommendation of the Minister of the Environment, may accept the assessment and add the species to the List, decide not to add the species to that List, or refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration. Before making a recommendation to the Governor in Council in respect of aquatic species, the Minister of the Environment must consult with the Minister of Fisheries and Oceans.

Under subsection 27(2) of SARA, before making a recommendation to the Governor in Council, the Minister of the Environment must take into account COSEWIC's assessment of the status of a species. The Minister of Fisheries and Oceans is the competent minister with respect to all species to which the Order applies. Furthermore, if a species is found in an area in respect of which a wildlife management board is authorized by a land claims agreement to perform functions in respect of a wildlife species, the Minister of the Environment must consult that wildlife management board.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du Décret.*)

Par le Décret, la gouverneure en conseil accuse réception des évaluations de la situation de 12 espèces aquatiques faites par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) en vertu de l'alinéa 15(1)*a*) et conformément au paragraphe 23(1) de la *Loi sur les espèces en péril* (la Loi).

Les 12 espèces aquatiques énumérées dans le Décret sont des espèces que le ministre de l'Environnement, en consultation avec la ministre des Pêches et des Océans, prend en compte en vue de recommander à la gouverneure en conseil soit l'inscription d'une espèce aquatique, soit la reclassification ou la radiation d'espèces aquatiques inscrites sur la Liste des espèces en péril qui figure à l'annexe 1 de la Loi (la liste). Ces espèces ont été évaluées par le COSEPAC comme étant disparues du pays, en voie de disparition, menacées ou préoccupantes lors des réunions de novembre 2002, novembre 2004, avril 2006, novembre 2006, novembre 2007, novembre 2008 et avril 2009.

Le paragraphe 27(1.1) de la Loi prévoit que dans les neuf mois suivant la réception de l'évaluation de la situation d'une espèce faite par le COSEPAC, la gouverneure en conseil peut examiner l'évaluation et, sur recommandation du ministre de l'Environnement, confirmer l'évaluation et inscrire l'espèce sur la liste, décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste ou renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen. Avant de faire une recommandation à la gouverneure en conseil à l'égard des espèces aquatiques, le ministre de l'Environnement doit consulter la ministre des Pêches et des Océans.

Avant de faire une recommandation à la gouverneure en conseil, le ministre de l'Environnement, conformément au paragraphe 27(2) de la Loi, prend en compte l'évaluation de la situation d'une espèce faite par le COSEPAC. La ministre des Pêches et des Océans est la ministre compétente pour toutes les espèces qui font l'objet du Décret. Enfin, si une espèce se trouve dans une aire à l'égard de laquelle un conseil de gestion des ressources fauniques est habilité par un accord sur des revendications territoriales à exercer des attributions à l'égard d'espèces sauvages, le ministre de l'Environnement consulte aussi le conseil.

Published by the Queen's Printer for Canada, 2010 Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2010

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/2010-194	2010-1109	Environment Health	Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	1806
SOR/2010-195	2010-1010	Citizenship	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program)	1819
SOR/2010-196	2010-1111	Environment	Regulations Amending the Antarctic Environmental Protection Regulations (Miscellaneous Program)	1825
SOR/2010-197	2010-1112	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Charitable Donations)	1829
SOR/2010-198	2010-1114	Heritage Public Service Commission	Regulations Amending the Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations, 2010	1831
SOR/2010-199	2010-1136	Finance	Order Amending the Schedule to the Insurance Companies Act (Miscellaneous Program)	1834
SOR/2010-200	2010-1144	Transport Royal Canadian Mint	Order Authorizing the Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coin	1836
SOR/2010-201	2010-1162	Environment	Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations	1838
SOR/2010-202	2010-1163	Finance	Ferry-Boats, Tankers and Cargo Vessels Remission Order, 2010	1916
SOR/2010-203	2010-1164	Finance	Certain Ships Remission Order, 2010	1921
SOR/2010-204		Environment	Order 2010-87-10-01 Amending the Domestic Substances List	1925
SOR/2010-205		Environment	Order 2010-105-10-01 Amending the Domestic Substances List	1931
SOR/2010-206		Finance	By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law	1932
SOR/2010-207		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the British Columbia Vegetable Marketing Levies Order	1938
SOR/2010-208	2010-1176	Citizenship	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Bad faith)	1941
SOR/2010-209	2010-1179	Citizenship	Regulations Amending the Citizenship Regulations	1947
SOR/2010-210	2010-1181	Environment Health	Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	1952
SOR/2010-211	2010-1180	Environment Health	Regulations Amending the Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances)	1959
SI/2010-73	2010-1113	Heritage Public Service Commission	Governor General's Secretary Exclusion Approval Order	1968
SI/2010-74	2010-1137	Human Resources and Skills Development	Order Bringing into Force Paragraph 4(*a*) of the Canada Employment Insurance Financing Board Act	1969
SI/2010-75		Prime Minister	Proclamation Announcing the Appointment of the Governor General	1972
SI/2010-76	2010-1177	Environment	Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of the Species at Risk Act	1973

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
Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-194	23/09/10	1806	n
Antarctic Environmental Protection Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Antarctic Environmental Protection Act	SOR/2010-196	23/09/10	1825	
Appointment of the Governor General — Proclamation Announcing Other Than Statutory Authority	SI/2010-75	13/10/10	1972	n
British Columbia Vegetable Marketing Levies Order — Order Amending Agricultural Products Marketing Act	SOR/2010-207	30/09/10	1938	
Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-law — By-law Amending Canada Deposit Insurance Corporation Act	SOR/2010-206	30/09/10	1932	
Certain Ships Remission Order, 2010 Customs Tariff	SOR/2010-203	23/09/10	1921	n
Citizenship Regulations — Regulations Amending Citizenship Act	SOR/2010-209	30/09/10	1947	
Domestic Substances List — Order 2010-87-10-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-204	30/09/10	1925	
Domestic Substances List — Order 2010-105-10-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-205	30/09/10	1931	
Ferry-Boats, Tankers and Cargo Vessels Remission Order, 2010 Customs Tariff	SOR/2010-202	23/09/10	1916	n
Governor General's Secretary Exclusion Approval Order Public Service Employment Act	SI/2010-73	13/10/10	1968	n
Immigration and Refugee Protection Regulations (Bad faith) — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2010-208	30/09/10	1941	
Immigration and Refugee Protection Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending Immigration and Refugee Protection Act	SOR/2010-195	23/09/10	1819	
Income Tax Regulations (Charitable Donations) — Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2010-197	23/09/10	1829	
Issue and Determining the Composition, Dimensions and Designs of a Twenty-five Cent Circulation Coin — Order Authorizing Royal Canadian Mint Act	SOR/2010-200	23/09/10	1836	n
Office of the Governor General's Secretary Employment Regulations, 2010 — Regulations Amending Public Service Employment Act	SOR/2010-198	23/09/10	1831	n
Order Bringing into Force Paragraph 4(*a*) of the Canada Employment Insurance Financing Board Act Budget Implementation Act, 2008	SI/2010-74	13/10/10	1969	n
Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-201	23/09/10	1838	n
Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2005 (Four New Fluorotelomer-based Substances) — Regulations Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-211	30/09/10	1959	
Receipt of the Assessments Done Pursuant to Subsection 23(1) of Act — Order Acknowledging Species at Risk Act	SI/2010-76	13/10/10	1973	
Schedule to the Insurance Companies Act (Miscellaneous Program) — Order Amending Insurance Companies Act	SOR/2010-199	23/09/10	1834	

INDEX — *Continued*

Name of Statutory Instrument or Other Document	Registration number	Date	Page	Comments
Statutes				
Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Order Adding ..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2010-210	30/09/10	1952	

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/2010-194	2010-1109	Environnement Santé	Décret d'inscription d'une substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	1806
DORS/2010-195	2010-1110	Citoyenneté	Règlement correctif visant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	1819
DORS/2010-196	2010-1111	Environnement	Règlement correctif visant le Règlement sur la protection de l'environnement en Antarctique	1825
DORS/2010-197	2010-1112	Finances	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (dons de bienfaisance)	1829
DORS/2010-198	2010-1114	Patrimoine Commission de la fonction publique	Règlement modifiant le Règlement sur l'emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010)	1831
DORS/2010-199	2010-1136	Finances	Décret correctif visant l'annexe de la Loi sur les sociétés d'assurances	1834
DORS/2010-200	2010-1144	Transports Monnaie royale canadienne	Décret autorisant l'émission et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents	1836
DORS/2010-201	2010-1162	Environnement	Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers	1838
DORS/2010-202	2010-1163	Finances	Décret de remise visant certains transbordeurs, bateaux-citernes et navires de charge (2010)	1916
DORS/2010-203	2010-1164	Finances	Décret de remise concernant certains navires (2010)	1921
DORS/2010-204		Environnement	Arrêté 2010-87-10-01 modifiant la Liste intérieure	1925
DORS/2010-205		Environnement	Arrêté 2010-105-10-01 modifiant la Liste intérieure	1931
DORS/2010-206		Finances	Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie	1932
DORS/2010-207		Agriculture et Agroalimentaire	Décret modifiant le Décret sur la taxe relative à la commercialisation des légumes en Colombie-Britannique	1938
DORS/2010-208	2010-1176	Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (mauvaise foi)	1941
DORS/2010-209	2010-1179	Citoyenneté	Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté	1947
DORS/2010-210	2010-1181	Environnement Santé	Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	1952
DORS/2010-211	2010-1180	Environnement Santé	Règlement modifiant le Règlement sur certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés)	1959
TR/2010-73	2010-1113	Patrimoine Commission de la fonction publique	Décret approuvant l'exclusion de certains postes du Secrétariat du gouverneur général	1968
TR/2010-74	2010-1137	Ressources humaines et Développement des compétences	Décret fixant la date d'entrée en vigueur de l'alinéa 4*a*) de la Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada	1969
TR/2010-75		Premier ministre	Proclamation annonçant la nomination du Gouverneur général	1972
TR/2010-76	2010-1177	Environnement	Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril	1973

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
Annexe de la Loi sur les sociétés d'assurances — Décret correctif visant Sociétés d'assurances (Loi)	DORS/2010-199	23/09/10	1834	
Certaines substances toxiques interdites (2005) (quatre substances nouvelles à base de télomères fluorés) — Règlement modifiant le Règlement Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-211	30/09/10	1959	
Certains navires (2010) — Décret de remise concernant Tarif des douanes	DORS/2010-203	23/09/10	1921	n
Certains transbordeurs, bateaux-citernes et navires de charge (2010) — Décret de remise visant Tarif des douanes	DORS/2010-202	23/09/10	1916	n
Citoyenneté — Règlement modifiant le Règlement Citoyenneté (Loi)	DORS/2010-209	30/09/10	1947	
Décret fixant la date d'entrée en vigueur de l'alinéa 4*a*) de la Loi sur l'Office de financement de l'assurance-emploi du Canada Exécution du budget de 2008 (Loi)	TR/2010-74	13/10/10	1969	n
Émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers — Règlement Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-201	23/09/10	1838	n
Émissions et fixant la composition, les dimensions et les dessins d'une pièce de monnaie de circulation de vingt-cinq cents — Décret autorisant Monnaie royale canadienne (Loi)	DORS/2010-200	23/09/10	1836	n
Emploi au Secrétariat du gouverneur général (2010) — Règlement modifiant le Règlement Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2010-198	23/09/10	1831	n
Évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi — Décret accusant réception Espèces en péril (Loi)	TR/2010-76	13/10/10	1973	
Exclusion de certains postes du Secrétariat du gouverneur général — Décret approuvant Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/2010-73	13/10/10	1968	n
Immigration et la protection des réfugiés — Règlement correctif visant le Règlement Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2010-195	23/09/10	1819	
Immigration et la protection des réfugiés (mauvaise foi) — Règlement modifiant le Règlement Immigration et la protection des réfugiés (Loi)	DORS/2010-208	30/09/10	1941	
Impôt sur le revenu (dons de bienfaisance) — Règlement modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2010-197	23/09/10	1829	
Liste intérieure — Arrêté 2010-87-10-01 modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-204	30/09/10	1925	
Liste intérieure — Arrêté 2010-105-10-01 modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-205	30/09/10	1931	
Nomination du Gouverneur général — Proclamation annonçant Autorité autre que statutaire	TR/2010-75	13/10/10	1972	n
Protection de l'environnement en Antarctique — Règlement correctif visant le Règlement Protection de l'environnement en Antarctique (Loi)	DORS/2010-196	23/09/10	1825	
Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie — Règlement administratif modifiant le Règlement administratif Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	DORS/2010-206	30/09/10	1932	
Substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret d'inscription Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-194	23/09/10	1806	n

INDEX (*suite*)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret d'inscription..... Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	DORS/2010-210	30/09/10	1952	
Taxe relative à la commercialisation des légumes en Colombie-Britannique — Décret modifiant le Décret..... Commercialisation des produits agricoles (Loi)	DORS/2010-207	30/09/10	1938	

MAIL POSTE

Canada Post Corporation / Société canadienne des postes

Postage paid Port payé

Lettermail Poste-lettre

6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5