

Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Purpose

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

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

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

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

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

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

Fondement législatif

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

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Objet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Emissions (kilotonnes)	Percentage Contribution Relative to Mobile Sources	Percentage Contribution to National Inventory*
VOCs	160,5	22,1	6,6
NO _x	2,1	0,13	0,08
CO	381,7	4,6	3,7

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

NO_x and VOCs are both involved in a series of complex reactions that result in the formation of ground-level ozone, which is a respiratory irritant and one of the major components of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, consisting primarily of ground-level ozone and particulate matter (PM), that can often be seen as a haze over urban centres. CO inhibits the capacity of the blood to carry oxygen to organs and tissues. Human health studies indicate that air pollution contributes to premature deaths, to other health-related problems, such as cardiovascular ailments and respiratory distress, and to an increase in the number of emergency room visits and hospital admissions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Policy framework

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

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

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

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

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

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

Cadre stratégique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The proposed Regulations

Technical standards

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

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

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

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

Exhaust and permeation emission standards

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

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

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

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

Le projet de règlement

Normes techniques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Année modèle	Normes d'émissions des HC et des NO _x (g/kW-h)	
	P* < 4,3 kW	P* ≥ 4,3 kW
2008 et suivantes	81,00	$0,250 \times \left(151 + \frac{557}{P^{0,9}}\right) + 6,00$

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

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

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

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

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

Engines and vehicles covered by an EPA certificate

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

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

Emissions averaging and system of credits

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

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

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

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

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

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

Moteurs et véhicules visés par un certificat de l'EPA

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

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

Moyenne des émissions et système de crédits

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Other emission standards

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

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

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

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

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

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

Autres normes d'émissions

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

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

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

National emissions mark

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

Record-keeping and other administrative requirements

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

Alternatives

A number of alternatives were examined, as discussed below.

No emissions standards

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

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

This option was therefore rejected.

Voluntary emission standards

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

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

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

Marque nationale pour les émissions

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

Tenue de registres et autres exigences administratives

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

Solutions envisagées

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

Absence de normes d'émissions

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

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

Cette option a donc été rejetée.

Normes d'émissions volontaires

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

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

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

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

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

Regulations with unique Canadian standards

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

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

Accordingly, the adoption of unique Canadian standards was rejected.

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

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

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

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

Réglementation établissant des normes particulières au Canada

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

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

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

Regulations aligned with the United States

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

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

The proposed Regulations are structured in a manner that would

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

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

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

Réglementation harmonisée avec celle des États-Unis

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

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

Le projet de règlement est structuré de façon à :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

* HC and NO_x are a combined emission standard.

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

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

Health and environmental benefits

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

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

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

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

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

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

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

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

Avantages pour la santé et l'environnement

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

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

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

Benefits to industry

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

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

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

Benefits to consumers

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

Benefits to the Government

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

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

Costs

Costs to industry

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

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

Avantages pour l'industrie

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

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

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

Avantages pour le consommateur

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

Avantages pour le Gouvernement

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

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

Coûts

Coûts pour l'industrie

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

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

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

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

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

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

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

Costs to consumers

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

Costs to the Government

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

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

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

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

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

Coûts pour le consommateur

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

Coûts pour le Gouvernement

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

Overall effectiveness

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

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

Competitiveness implications

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

Consultation

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

Efficacité globale

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

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

Incidences sur le caractère concurrentiel

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

Consultations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Compliance and enforcement

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

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

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

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

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

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

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

Respect et exécution

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

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

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

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

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

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

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

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

ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

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

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

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

Contacts

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

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

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

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

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

Personnes-ressources

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

Interested persons may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Steve McCauley, Director, Transportation Division, Clean Air Directorate, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

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

Ottawa, December 14, 2006

MARY O'NEILL
Assistant Clerk of the Privy Council

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

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

Ottawa, le 14 décembre 2006

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY O'NEILL

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

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

INTERPRETATION

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Definitions

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

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

“all-terrain vehicle” means a land-based or amphibious vehicle, other than a utility vehicle, that

(a) is designed to travel on three or four low-pressure tires, is equipped with a seat designed to be straddled by the operator and with handlebars for steering, and is designed to be used by a single operator and no passengers; or

(b) has three or more wheels and one or more seats, is designed for operation over rough terrain, is designed for transportation, and has a maximum vehicle speed of at least 40 km/h.

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

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

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

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

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

“element of design” means, in respect of a marine engine or an off-road recreational vehicle,

(a) any control system, including computer software, electronic control systems and computer logic;

(b) any control system calibrations;

(c) the results of systems interaction; or

(d) any hardware items.

Définitions

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

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

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

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

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

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

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

« élément de conception » À l'égard d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route :

a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;

b) les calibrages du système de commande;

c) le résultat de l'interaction entre les systèmes;

d) les composantes physiques.

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

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

« Loi »

« véhicule tout terrain »

« CFR »

« CFR 91 »

« CFR 1051 »

« CFR 1065 »

« émissions du carter »

« élément de conception »

« année de modèle »

« model year »

« certificat de l'EPA »

« EPA certificate »

« CFR »

« CFR »

« CFR 91 »

« CFR 91 »

« CFR 1051 »

« CFR 1051 »

« CFR 1065 »

« CFR 1065 »

« élément de conception »

« element of design »

« émissions de gaz d'échappement »

« exhaust emissions »

« émissions de gaz d'évaporation »

« evaporative emissions »

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

“utility vehicle”
« véhicule utilitaire »

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

(a) has four or more wheels and seating for two or more persons;

(b) has an engine displacement of 1000 cm³ or less, a maximum engine brake power of 30 kW or less and a maximum vehicle speed of at least 40 km/h; and

(c) has either a rear payload of 150 kg (350 pounds) or more or seating for six or more passengers.

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

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

a) qui est muni de quatre roues ou plus et compte au moins deux places;

b) dont la cylindrée du moteur est d’au plus 1 000 cm³, la puissance au frein maximale est d’au plus 30 kW et la vitesse maximale est de 40 km/h ou plus;

c) qui soit a une charge utile arrière de 150 kg (350 livres) ou plus, soit compte au moins six places pour des passagers.

Incorporation by reference

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

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

(b) alternative standards related to the averaging, banking and trading of emission credits, to small volume manufacturers or to financial hardship; and

(c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the EPA.

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

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

b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à la mise en réserve et à l’échange de points relatifs aux émissions, aux constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;

c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l’EPA.

Meaning of “nonroad vehicle” and “nonroad engine”

(3) For the purposes of these Regulations,

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

(b) a reference in CFR 91 to “nonroad engine” shall be read as “marine engine”.

(3) Pour l’application du présent règlement :

a) toute mention dans le CFR 1051 de « nonroad vehicle » s’entend au sens de « véhicule récréatif hors route »;

b) toute mention dans le CFR 91 de « nonroad engine » s’entend au sens de « moteur nautique ».

PURPOSE

OBJET

Purpose

2. The purpose of these Regulations is to

(a) reduce emissions of hydrocarbons, oxides of nitrogen and carbon monoxide from marine engines and off-road recreational vehicles by establishing emission limits for those substances or combinations of those substances;

(b) reduce emissions of the toxic substances formaldehyde, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein and benzene through the establishment of emission limits for hydrocarbons from marine engines and off-road recreational vehicles; and

(c) establish emission standards and test procedures for marine engines and off-road recreational vehicles that are aligned with those of the EPA.

Objet

2. Le présent règlement a pour objet :

a) la réduction des émissions d’hydrocarbures, d’oxydes d’azote et de monoxyde de carbone provenant des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route par l’établissement de limites d’émissions pour ces substances, seules ou combinées;

b) la réduction des émissions des substances toxiques formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, acroléine et benzène par l’établissement de limites d’émissions pour les hydrocarbures provenant des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route;

c) l’établissement, pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route, de normes d’émissions et de méthodes d’essai compatibles avec celles de l’EPA.

BACKGROUND

CONTEXTE

Background

3. These Regulations set out

(a) prescribed classes of marine engines and off-road recreational vehicles for the purposes of section 149 of the Act;

(b) requirements respecting the conformity of marine engines and off-road recreational vehicles with emission-related standards for the purposes of sections 153 and 154 of the Act; and

(c) other requirements for carrying out the purposes of Division 5, Part 7 of the Act.

Contexte

3. Le présent règlement :

a) désigne des catégories de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route pour l’application de l’article 149 de la Loi;

b) énonce, pour l’application des articles 153 et 154 de la Loi, des exigences visant la conformité des moteurs nautiques et des véhicules récréatifs hors route aux normes d’émission;

c) énonce d’autres exigences pour l’application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

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

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

- route de compétition et qui présente au moins quatre des caractéristiques suivantes :
- (i) l'absence de phare avant ou de feux,
 - (ii) l'absence de pare-étincelles,
 - (iii) l'absence de garantie du constructeur,
 - (iv) un débattement de la suspension supérieur à 25,4 cm,
 - (v) une cylindrée du moteur de plus de 50 cm³,
 - (vi) un siège d'une surface de moins de 195 cm²;
- c) la motoneige ou le véhicule tout terrain qui est conçu exclusivement pour la compétition, qui porte soit l'étiquette visée à l'alinéa a) de la définition de « véhicule de compétition » au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, soit une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant qu'il s'agit, selon le cas, d'une motoneige de compétition ou d'un véhicule tout terrain de compétition, qui présente des caractéristiques de rendement nettement supérieures aux modèles qui ne sont pas utilisés pour la compétition et qui n'est pas couvert par une garantie du constructeur;
- d) les véhicules et les moteurs régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;
- e) les véhicules propulsés par un moteur à allumage par compression;
- f) les moteurs conçus exclusivement pour être utilisés dans des véhicules militaires conçus exclusivement pour le combat ou l'appui tactique et les véhicules militaires conçus exclusivement pour le combat ou l'appui tactique;
- g) les véhicules et les moteurs destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

Engines and vehicles that require a national emissions mark

(4) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines and vehicles are those referred to in subsections (1) and (2) that are manufactured in Canada, except any engine or vehicle that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

(4) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les véhicules et les moteurs réglementés sont ceux visés aux paragraphes (1) et (2) dont l'assemblage principal ou la construction a lieu au Canada, à l'exception de ceux qui sont destinés à y être utilisés à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

Véhicules et moteurs nécessitant la marque nationale

ENGINES AND VEHICLES COVERED BY AN EPA CERTIFICATE

MOTEURS ET VÉHICULES VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

Deemed conformity

7. (1) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to marine engines or off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) pursuant to an EPA certificate correspond to the emission standards referred to in paragraph 15(1)(a).

7. (1) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables aux moteurs nautiques ou aux véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'émission visées à l'alinéa 15(1)a).

Conformité présumée

EPA is the prescribed agency

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

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

EPA

APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO APPLY THE NATIONAL EMISSIONS MARK

DEMANDE D'AUTORISATION D'APPOSER LA MARQUE NATIONALE

Apply to Minister for authorization

8. (1) Any company that intends to apply a national emissions mark in relation to a marine engine or an off-road recreational vehicle shall apply to the Minister to obtain an authorization.

8. (1) L'entreprise qui compte apposer la marque nationale sur un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route doit présenter au ministre une demande d'autorisation à cette fin.

Demande au ministre

Contents of application	<p>(2) The application shall be signed by a person who is authorized to act on behalf of the company and shall include</p> <p>(a) the name and street address of the head office of the company and, if different, its mailing address;</p> <p>(b) the classes of marine engines or off-road recreational vehicles for which the authorization is requested;</p> <p>(c) the street address of the location at which the national emissions mark will be applied; and</p> <p>(d) information to show that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.</p>	<p>(2) La demande est signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise et comporte :</p> <p>a) les nom et adresse municipale du siège social de l'entreprise ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;</p> <p>b) la catégorie de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route pour laquelle l'autorisation est demandée;</p> <p>c) l'adresse municipale du lieu où se fera l'application de la marque nationale;</p> <p>d) des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier si les normes établies dans le présent règlement sont respectées.</p>	Contenu de la demande
-------------------------	--	--	-----------------------

LABELS

ÉTIQUETTE

*National Emissions Mark**Marque nationale*

National emissions mark	<p>9. (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.</p>	<p>9. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe.</p>	Marque nationale
Dimensions of mark	<p>(2) The national emissions mark shall be at least 7 mm in height and 10 mm in width.</p>	<p>(2) Elle a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.</p>	Dimension
Identification number	<p>(3) A company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the identification number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.</p>	<p>(3) L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale affiche juste au-dessous ou à droite de celle-ci le numéro d'identification que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur.</p>	Numéro d'identification

*Characteristics of Labels**Caractéristiques des étiquettes*

Location	<p>10. (1) The national emissions mark and any label referred to in these Regulations, except for the label referred to in section 37, shall be located</p> <p>(a) on or immediately next to the emission control information label referred to in paragraph 37(1)(d); or</p> <p>(b) if there is no such label, in a visible or readily accessible location.</p>	<p>10. (1) La marque nationale ou toute étiquette exigée par le présent règlement, sauf celle prévue à l'article 37, se trouve :</p> <p>a) soit sur l'étiquette d'information sur la régulation des émissions visée à l'alinéa 37(1)d), ou juste à côté;</p> <p>b) soit, à défaut de cette étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.</p>	Emplacement
Characteristics	<p>(2) Except for the label referred to in section 37, any label required by these Regulations, including the label on which the national emissions mark appears, shall</p> <p>(a) be permanently applied;</p> <p>(b) be resistant to or protected against any weather condition; and</p> <p>(c) bear inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.</p>	<p>(2) Toute étiquette exigée par le présent règlement — sauf celle prévue à l'article 37 —, y compris celle sur laquelle se trouve la marque nationale doit, à la fois :</p> <p>a) être apposée en permanence;</p> <p>b) résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;</p> <p>c) porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.</p>	Caractéristiques
Engines and vehicles manufactured before January 1, 2008	<p>11. A company that has been authorized to apply the national emissions mark may apply it to a marine engine or an off-road recreational vehicle that is manufactured before January 1, 2008, if</p> <p>(a) the marine engine or off-road recreational vehicle conforms to the standards set out in these Regulations for marine engines or off-road recreational vehicles of the 2008 model year; and</p> <p>(b) the company meets the requirements of these Regulations in respect of that engine or vehicle.</p>	<p>11. L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale peut l'apposer sur les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route dont l'assemblage principal ou la construction a été terminée avant le 1^{er} janvier 2008 si les conditions suivantes sont réunies :</p> <p>a) les moteurs nautiques ou les véhicules récréatifs hors route sont conformes aux normes établies dans le présent règlement pour les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route de l'année de modèle 2008;</p> <p>b) l'entreprise respecte les exigences prévues dans le présent règlement à l'égard de ces moteurs ou véhicules.</p>	Moteurs et véhicules construits avant le 1 ^{er} janvier 2008

Identification Number

Unique identification number
 Location and characteristics of identification number

12. (1) A unique identification number shall be affixed to every marine engine or off-road recreational vehicle.

(2) The identification number may be engraved on the marine engine or off-road recreational vehicle or may be on a label that meets the requirements of subsection 10(2) and that is affixed in a visible or readily accessible location.

Numéro d'identification

Numéro distinct
 Emplacement et caractéristiques du numéro d'identification

12. (1) Un numéro d'identification distinct doit être apposé sur tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route.

(2) Le numéro d'identification peut être gravé sur le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route ou figurer sur une étiquette qui satisfait aux caractéristiques du paragraphe 10(2), apposée à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

STANDARDS

NORMES

Emission Control System

Système antipollution

Requirements

13. (1) An emission control system that is installed on a marine engine or an off-road recreational vehicle to enable it to conform to the standards set out in these Regulations shall not

(a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or

(b) in its operation or malfunction, make the engine or vehicle unsafe, or endanger persons or property near the engine or vehicle.

Exigences

13. (1) Le système antipollution installé sur un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route pour le rendre conforme aux normes établies dans le présent règlement ne peut avoir pour effet :

a) par son fonctionnement, de rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;

b) par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, de rendre le moteur ou le véhicule dangereux ou de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité du moteur ou du véhicule.

Prohibition of defeat devices

(2) No marine engine or off-road recreational vehicle shall be equipped with a defeat device.

Dispositifs de mise en échec interdits

(2) Il est interdit d'équiper les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'un dispositif de mise en échec.

Meaning of "defeat device"

(3) Subject to subsection (4), a "defeat device" is an auxiliary emission control device that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions that may reasonably be expected to be encountered in normal engine or vehicle operation and use.

Sens de dispositif de mise en échec

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le dispositif de mise en échec est un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur ou le véhicule est utilisé normalement.

Exceptions

(4) An auxiliary emission control device is not a defeat device if

(a) the conditions referred to in subsection (3) are substantially included in the emission test procedures referred to in section 22;

(b) it is needed to protect the engine or vehicle against damage or accident; or

(c) its use does not go beyond the requirements of engine starting.

Exceptions

(4) Le dispositif antipollution auxiliaire n'est pas considéré comme un dispositif de mise en échec dans les cas suivants :

a) les conditions visées au paragraphe (3) sont essentiellement les mêmes que celles prévues dans les méthodes d'essai visées à l'article 22;

b) il est nécessaire pour la protection du moteur ou du véhicule contre tout dommage ou accident;

c) il n'est utilisé que pour les besoins de démarrage du moteur.

Adjustable Parameters

Paramètres réglables

Meaning of "adjustable parameter"

14. (1) In this section, "adjustable parameter" means a device, system or element of design that is capable of being physically adjusted and thereby affecting emissions or engine performance during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, system or element of design that is permanently sealed by the engine manufacturer or that is inaccessible with the use of ordinary tools.

Définition

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

Requirements

(2) Marine engines or off-road recreational vehicles equipped with adjustable parameters shall conform to the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

Exigences

(2) Tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres.

*Emission Standards - General**Normes d'émission — disposition générale*

Options for conformity

15. (1) Subject to section 17, marine engines and off-road recreational vehicles of a given model year shall

- (a) conform to the applicable standards set out in sections 16 and 18 to 20;
- (b) in the case of a marine engine or off-road recreational vehicle that is covered by an EPA certificate and is sold concurrently in Canada and the United States, conform to the emission standards or family emission limits referred to in the EPA certificate; or
- (c) subject to subsection (3), be included in a fleet of marine engines or off-road recreational vehicles that complies with the requirements set out in sections 23 to 25 and 28 and conform
 - (i) in the case of marine engines, to the family emission limit,
 - (ii) in the case of snowmobiles, to the family emission limit, which may not exceed the maximum allowable family emission limit set out in paragraph 103(a) of subpart B of CFR 1051,
 - (iii) in the case of off-road motorcycles, to the family emission limit, which may not exceed the applicable maximum allowable family emission limit set out in subparagraph 105(a)(1) of subpart B or paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051, and
 - (iv) in the case of all-terrain vehicles and utility vehicles, to the family emission limit, which may not exceed the applicable maximum allowable family emission limit set out in paragraph 107(a) or 145(b) of subpart B or paragraph 615(a) of subpart G of CFR 1051.

When deemed to be covered by an EPA certificate

(2) In these Regulations, a marine engine or an off-road recreational vehicle is deemed to be covered by an EPA certificate if it

- (a) is equivalent to a marine engine or off-road recreational vehicle that is covered by an EPA certificate in that both engines or vehicles, as the case may be, share all of the features described in the CFRs that are used by the EPA to classify marine engines or off-road recreational vehicles into engine families; and
- (b) has no features that could cause it to have a higher level of emissions than the marine engines or off-road recreational vehicles tested for the issuance of the EPA certificate.

Fleet averaging - exceptions

(3) A company shall not use the fleet averaging requirements referred to in sections 28 to 33 to conform to the CO exhaust emission standards set out in the provision of the CFR that is referred to in subsection 19(2), paragraph 20(1)(a) and subsection 20(2), nor to conform to the fuel line permeation emission standards set out in the provision of the CFR that is referred to in paragraphs 18(1)(b), 19(1)(b) and 20(1)(b).

Options pour l'établissement de la conformité

15. (1) Sous réserve de l'article 17, les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle donnée doivent :

- a) soit être conformes aux normes applicables énoncées aux articles 16 et 18 à 20;
- b) soit, dans le cas où ils sont visés par un certificat de l'EPA et où ils sont vendus Canada et aux États-Unis durant la même période, être conformes aux normes d'émission ou aux limites d'émissions de la famille mentionnées dans ce certificat;
- c) soit, sous réserve du paragraphe (3), être inclus dans un parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route qui satisfait aux exigences prévues aux articles 23 à 25 et 28 et être conformes à la limite suivante :
 - (i) dans le cas des moteurs nautiques, à la limite d'émissions de la famille,
 - (ii) dans le cas des motoneiges, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite admissible maximale prévue à l'alinéa 103(a) de la sous-partie B du CFR 1051,
 - (iii) dans le cas des motocyclettes hors route, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite maximale prévue au sous-alinéa 105(a)(1) de la sous-partie B ou à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051,
 - (iv) dans le cas des véhicules tout terrain et des véhicules utilitaires, à la limite d'émissions de la famille, laquelle ne peut être supérieure à la limite maximale prévue aux alinéas 107(a) ou 145(b) de la sous-partie B ou 615(a) de la sous-partie G du CFR 1051.

(2) Pour l'application du présent règlement, tout moteur nautique ou véhicule récréatif hors route qui n'est pas visé par un certificat de l'EPA est réputé l'être si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est équivalent à un moteur nautique ou à un véhicule récréatif hors route visé par un certificat de l'EPA en ce que les deux moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route ont en commun les caractéristiques prévues dans le CFR et utilisées par l'EPA aux fins de la classification des moteurs nautiques ou des véhicules récréatifs hors route dans les familles de moteurs;
- b) il ne possède aucune caractéristique qui pourrait être à l'origine d'un niveau d'émission plus élevé que les véhicules récréatifs hors route ou moteurs nautiques qui ont fait l'objet d'essais en vue de l'octroi du certificat de l'EPA.

Extension de la notion « visé par un certificat de l'EPA »

(3) Une entreprise ne peut utiliser les exigences relatives au calcul des moyennes pour un parc prévues aux articles 28 à 33 pour se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de CO prévues à la disposition du CFR qui est mentionnée au paragraphe 19(2), à l'alinéa 20(1)(a) et au paragraphe 20(2) ou aux normes relatives aux émissions par perméation des tuyaux d'alimentation de carburant prévues à la disposition du CFR qui est mentionnée aux alinéas 18(1)(b), 19(1)(b) ou 20(1)(b).

Exceptions relatives au calcul des moyennes

Emission Standards for Marine Engines

Normes d'émission — moteurs nautiques

Marine engines **16.** (1) The standards applicable to marine engines of a given model year are the applicable exhaust emission standard for HC+NO_x determined in accordance with paragraph 104(a) of subpart B of CFR 91 and the crankcase emission standard set out in section 109 of subpart B of CFR 91, for model years 2008 and later.

16. (1) Les normes applicables aux moteurs nautiques d'une année de modèle donnée sont les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x applicables calculées conformément à l'alinéa 104(a) de la sous-partie B du CFR 91 et les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'article 109 de la sous-partie B du CFR 91, pour les années de modèle 2008 et suivantes.

Moteur nautique

Interpretation of power categories (2) For the purposes of subsection (1), the second column of the table set out in paragraph 104(a) of subpart B of CFR 91 applies to engines in an engine family with an average power of less than 4.3 kW, and the third column of that table applies to engines in an engine family with an average power equal to or greater than 4.3 kW.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la deuxième colonne du tableau de l'alinéa 104(a) de la sous-partie B du CFR 91 vise les moteurs d'une famille de moteurs dont la puissance moyenne est inférieure à 4,3 kW alors que la troisième colonne de ce tableau vise les moteurs d'une famille de moteurs dont la puissance moyenne est égale ou supérieure à 4,3 kW.

Interprétation

Useful life (3) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine set out in paragraph 105(a) of subpart B of CFR 91.

(3) Les normes mentionnées au paragraphe (1) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 105(a) de la sous-partie B du CFR 91.

Durée de vie utile

Meaning of "replacement marine engine" **17.** (1) In this section, "replacement marine engine" means an engine manufactured exclusively to replace an engine in an outboard motor or personal watercraft if no current model year engine with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the outboard motor or personal watercraft, as the case may be, exists.

17. (1) Au présent article, « moteur nautique de remplacement » s'entend à l'égard d'un hors-bord ou d'une motomarine équipés d'un moteur, d'un moteur qui est construit exclusivement pour remplacer ce moteur s'il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement du hors-bord ou de la motomarine, selon le cas.

Moteur nautique de remplacement

Standards for replacement marine engines (2) A replacement marine engine may conform to, instead of the standards set out in section 16,

(2) Le moteur nautique de remplacement peut, au lieu d'être conforme aux normes visées à l'article 16, être conforme :

Exigences relatives au moteur nautique de remplacement

(a) in the case where the replacement marine engine is manufactured to the specifications of a model year later than the model year of the original engine,

a) dans le cas où le moteur nautique de remplacement est un moteur qui est construit selon les spécifications d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original :

(i) the standards referred to in section 16 applicable to an engine manufactured to the specification of the model year of the replacement marine engine, or

(i) soit aux normes prévues à l'article 16 qui sont applicables au moteur ayant les spécifications de l'année de modèle du moteur nautique de remplacement,

(ii) if none of the standards referred to in section 16 apply, the manufacturer's specifications; and

(ii) soit, si aucune norme prévue à l'article 16 ne s'applique, aux spécifications du constructeur;

(b) in any other case,

b) dans tout autre cas :

(i) the standards referred to in section 16 that were applicable to the original engine, or

(i) soit aux normes prévues à l'article 16 qui étaient applicables au moteur original,

(ii) if none of the standards referred to in section 16 applied, the manufacturer's specifications.

(ii) soit, si aucune norme prévue à l'article 16 ne s'appliquait, aux spécifications du constructeur.

Label for replacement marine engine (3) A replacement marine engine shall bear a label, in both official languages, that indicates that the engine is a replacement marine engine and that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2).

(3) Tout moteur nautique de remplacement porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un moteur de remplacement.

Étiquette

Emission Standards for Off-Road Recreational Vehicles

Normes d'émission — véhicules récréatifs hors route

Snowmobiles **18.** (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to snowmobiles of a given model year:

18. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux motoneiges d'une année de modèle donnée :

Motoneiges

(a) the applicable exhaust emission standards for HC and CO set out in paragraphs 103(a) and (b), for model years 2008 and later;

a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC et de CO prévues aux alinéas 103(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;

	<p>(b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and</p> <p>(c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.</p>	<p>b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.</p>	
Useful life	(2) Those standards apply for the useful life set out in paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051.	(2) Ces normes s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051.	Durée de vie utile
Exemption for small volume manufacturer or importer	(3) A company manufacturing or importing less than 200 snowmobiles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(c) in respect of its snowmobiles of the 2008 and 2009 model years.	(3) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motoneiges par an destinées à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)c), pour ses motoneiges des années modèles 2008 et 2009.	Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume
Label for small volume snowmobiles	(4) Every snowmobile manufactured or imported by a company referred to in subsection (3) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.	(4) Toute motoneige construite ou importée par une entreprise visée au paragraphe (3) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.	Étiquette — faible volume
Off-road motorcycles	<p>19. (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to off-road motorcycles of a given model year:</p> <p>(a) the applicable exhaust emission standards for HC+NO_x and CO set out in subparagraph 105(a)(1) and paragraph 105(b), for model years 2008 and later;</p> <p>(b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and</p> <p>(c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.</p>	<p>19. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux motocyclettes hors route d'une année de modèle donnée :</p> <p>a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x et de CO prévues au sous-alinéa 105(a)(1) et à l'alinéa 105(b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;</p> <p>c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.</p>	Motocyclettes hors route
Alternative exhaust emission standards	(2) Off-road motorcycles of a given model year with engines that have a total displacement of 70 cm ³ or less may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).	(2) Les motocyclettes hors route d'une année de modèle donnée dont la cylindrée du moteur est de 70 cm ³ ou moins peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051.	Normes alternatives — gaz d'échappement
Useful life	(3) The standards referred to in subsections (1) and (2) apply for the useful life set out in paragraph 105(c) of subpart B of CFR 1051.	(3) Les normes mentionnées aux paragraphes (1) et (2) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051.	Durée de vie utile
Exemption for small volume manufacturer or importer	(4) A company manufacturing or importing less than 200 off-road motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(b) in respect of its off-road motorcycles of the 2008 and 2009 model years.	(4) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes hors route par an destinées à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)b), pour ses motocyclettes hors route des années de modèle 2008 et 2009.	Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume
Label for small volume off-road motorcycles	(5) Every off-road motorcycle manufactured or imported by a company referred to in subsection (4) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in	(5) Toute motocyclette hors route construite ou importée par une entreprise visée au paragraphe (4) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant,	Étiquette pour motocyclette hors route — faible volume

both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.

dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.

All-terrain and utility vehicles

20. (1) The following standards set out in subpart B of CFR 1051 apply to all-terrain vehicles and utility vehicles of a given model year:

20. (1) Les normes ci-après, lesquelles sont prévues à la sous-partie B du CFR 1051, s'appliquent aux véhicules tout terrain et aux véhicules utilitaires d'une année de modèle donnée :

Véhicules tout terrain et véhicules utilitaires

- (a) the applicable exhaust emission standards for HC+NO_x and CO set out in paragraphs 107(a) and (b), for model years 2008 and later;
- (b) the applicable evaporative emission standards set out in paragraphs 110(a) and (b), for model years 2008 and later; and
- (c) the crankcase emission standard set out in paragraph 115(a), for model years 2008 and later.

- a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x et de CO prévues aux alinéas 107(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;
- b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues aux alinéas 110(a) et (b) qui sont applicables, pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures;
- c) les normes relatives aux émissions du carter prévues à l'alinéa 115(a), pour les années de modèle 2008 et les années ultérieures.

Alternative standards: engine displacement of less than 100 cm³

(2) All-terrain vehicles or utility vehicles of a given model year with engines that have a total displacement of less than 100 cm³ may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 615(a) of subpart G of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).

(2) Les véhicules tout terrain et les véhicules utilitaires d'une année de modèle donnée dont le moteur a une cylindrée totale de moins de 100 cm³ peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle à l'alinéa 615(a) de la sous-partie G du CFR 1051.

Normes alternatives — cylindrée totale inférieure à 100 cm³

Alternative standards for the 2008 model year

(3) All-terrain vehicles or utility vehicles of the 2008 model year may conform to the exhaust emission standards set out for that model year in paragraph 145(b) of subpart B of CFR 1051 instead of the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a).

(3) Les véhicules tout terrain et les véhicules utilitaires de l'année de modèle 2008 peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes à celles prévues pour cette année de modèle indiquées à l'alinéa 145(b), de la sous-partie B du CFR 1051.

Normes alternatives — année de modèle 2008

Useful life

(4) The standards referred to in subsections (1) to (3) apply for the useful life set out in paragraph 107(c) of subpart B of CFR 1051.

(4) Les normes mentionnées aux paragraphes (1) à (3) s'appliquent pour la durée de vie utile établie à l'alinéa 107(c) de la sous-partie B du CFR 1051.

Durée de vie utile

Exemption for small volume manufacturer or importer

(5) A company manufacturing or importing less than 200 all-terrain vehicles and utility vehicles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to comply with the evaporative emission standards set out in the section of CFR 1051 referred to in paragraph (1)(b) in respect of its all-terrain vehicles or utility vehicles of the 2008 and 2009 model years.

(5) Toute entreprise qui construit ou importe moins de deux cents véhicules tout terrain et véhicules utilitaires par an destinés à la vente au Canada et qui compte moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer aux normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues à l'article du CFR 1051 mentionné à l'alinéa (1)b), pour ses véhicules tout terrain ou ses véhicules utilitaires des années de modèles 2008 et 2009.

Exemption pour le fabricant ou l'importateur — faible volume

Label for small volume all-terrain vehicles and utility vehicles

(6) Every all-terrain vehicle and utility vehicle manufactured or imported by a company referred to in subsection (5) shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2) and indicates, in both official languages, that it is a small volume vehicle under these Regulations.

(6) Tout véhicule tout terrain et véhicule utilitaire construit ou importé par une entreprise visée au paragraphe (5) porte une étiquette satisfaisant aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2) et indiquant, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un véhicule produit en petite quantité aux termes du présent règlement.

Étiquette pour véhicules tout terrain et véhicules utilitaires — faible volume

Group of companies

21. (1) The limits referred to in subsections 18(3), 19(4) and 20(5) apply to a company, to any company that controls it and to all of their subsidiaries as a whole.

21. (1) Les limites figurant aux paragraphes 18(3), 19(4) et 20(5) s'appliquent à l'entreprise et à ses filiales ainsi qu'aux personnes morales qui la contrôlent comme s'il s'agissait d'une seule personne morale.

Prise en compte des filiales

Subsidiary

(2) For the purposes of this section, a company is a subsidiary of another company if

(2) Pour l'application du présent article, une personne morale est la filiale de l'entreprise si, selon le cas :

Filiales

- (a) it is controlled by
 - (i) that other company,

- a) elle est contrôlée :
 - (i) soit par l'entreprise,

(ii) that other company and one or more companies each of which is controlled by that other company, or
 (iii) two or more companies each of which is controlled by that other company; or
 (b) it is a subsidiary of a company that is a subsidiary of that other company.
 (3) For the purposes of this section, a company is controlled by one or more companies if
 (a) securities of the company to which are attached more than fifty per cent of the votes that may be cast to elect directors of the company are held, other than by way of security only, by or for the benefit of that company or by or for the benefit of those companies; and
 (b) the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the company.

Company controlled

(ii) soit par l'entreprise et une ou plusieurs personnes morales elles-mêmes contrôlées par celle-ci,
 (iii) soit par des personnes morales elles-mêmes contrôlées par l'entreprise;
 b) elle est la filiale d'une filiale de l'entreprise.

(3) Pour l'application du présent article, une personne morale est contrôlée par une ou plusieurs autres personnes morales si :
 a) des valeurs mobilières de la personne morale conférant plus de cinquante pour cent des votes qui peuvent être exercés lors de l'élection des administrateurs de la personne morale en question sont détenues, autrement qu'à titre de garantie uniquement, par cette autre personne morale ou pour son bénéficiaire;
 b) les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.

Contrôle

Interpretation

Test procedures, fuels and calculation methods

22. (1) The standards referred to in sections 13 to 20 include the test procedures, fuels and calculation methods set out in CFR 91, CFR 1051 or CFR 1065, as the case may be.

Phasing in of standards

(2) In the case of a standard that is set out in the CFR to be phased in over a period for a class of vehicle or engine, the standard comes into effect for the purposes of these Regulations in the model year for which the CFR specifies that the standard applies to 100 per cent of that class, and continues to apply until another standard comes into effect that applies to 100 per cent of that class.

Interprétation

22. (1) Les normes mentionnées aux articles 13 à 20 visent notamment les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul prévus à leur égard dans les CFR 91, 1051 ou 1065, selon le cas.

(2) Si la norme prévue dans le CFR est appliquée graduellement à l'égard d'une catégorie de véhicules ou de moteurs, elle ne s'applique à une année de modèle dans le cadre du présent règlement que lorsqu'elle est applicable à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de la catégorie et elle continue de s'appliquer jusqu'à ce qu'une nouvelle norme s'applique à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de cette catégorie.

Méthodes d'essai, carburants et méthodes de calcul

Application graduelle d'une norme

FLEET AVERAGING

ÉTABLISSEMENT DE MOYENNES

Interpretation

Meaning of "fleet"

23. (1) In sections 24 to 40, "fleet" refers to all of the marine engines and off-road recreational vehicles of a given model year that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purposes of sale in Canada to the first retail purchaser, grouped in accordance with this section.

Grouping separately

(2) The engines and vehicles of the following classes shall be grouped into separate fleets:
 (a) outboard motor engines and personal watercraft engines;
 (b) snowmobiles;
 (c) off-road motorcycles;
 (d) utility vehicles; and
 (e) all-terrain vehicles.

Grouping of utility vehicles and all-terrain vehicles

(3) A company may group utility vehicles and all-terrain vehicles into a single fleet.

Exclusions

(4) A fleet shall not include the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(a).

Définition

23. (1) Aux articles 24 à 40, « parc » vise tous les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle destinés à la vente au premier usager au Canada qu'une entreprise construit ou importe au Canada qui sont regroupés selon le présent article.

(2) Sont regroupés dans des parcs distincts les moteurs et véhicules des catégories suivantes :
 a) les moteurs hors-bord et les moteurs de motomarine;
 b) les motoneiges;
 c) les motocyclettes hors route;
 d) les véhicules utilitaires;
 e) les véhicules tout terrain.

(3) L'entreprise peut regrouper dans un seul parc les véhicules utilitaires et les véhicules tout terrain.

(4) Ne sont pas compris dans les parcs les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)a).

Définition de « parc »

Regroupement selon les catégories

Regroupement des véhicules utilitaires et des véhicules tout terrain

Exclusions

Voluntary exclusion

24. For the purposes of sections 25 to 35, a company may exclude from its fleet all of the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) where the total number of units sold in the United States that are covered by an EPA certificate exceeds the total number of units sold in Canada that are covered by the same EPA certificate during the same period. The consequences of such exclusion are those set out in subsections 26(3) and 31(2).

24. Pour l'application des articles 25 à 35, l'entreprise peut exclure de son parc les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) dans le cas où le nombre total d'unités visées par un certificat de l'EPA qui sont vendues aux États-Unis dépasse le nombre total d'unités visées par le même certificat qui sont vendues au Canada pendant la même période de temps. Les conséquences de l'exclusion sont prévues aux paragraphes 26(3) et 31(2).

Exclusion volontaire

Fleet Average Emission Credits and Deficit for Marine Engines

Points et déficits relatifs aux émissions moyennes pour les parcs de moteurs nautiques

General requirement

25. (1) Subject to sections 26 and 34 and for the purposes of paragraph 15(1)(c), the fleet average emission credits and deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for a fleet of marine engines shall be greater than or equal to zero on or before the applicable date in subsection 27(1).

25. (1) Sous réserve des articles 26 et 34 et pour l'application de l'alinéa 15(1)c), les points et déficits relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x d'un parc de moteurs nautiques doivent être égaux ou supérieurs à zéro au plus tard le jour prévu au paragraphe 27(1).

Exigences

Calculation of credits or deficit for the fleet

(2) The fleet average emission credits and deficit, expressed as a positive number and a negative number respectively, in respect of HC+NO_x exhaust emissions for a fleet of marine engines shall be calculated by adding the emission credits or deficit for each engine family of that fleet that are calculated in accordance with subsection (3).

(2) Les points et déficits relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x d'un parc de moteurs nautiques, exprimés respectivement par un nombre positif et un nombre négatif, sont calculés par addition du nombre de points et du nombre de déficits, calculés conformément au paragraphe (3) pour chacune des familles de moteurs de ce parc.

Calcul des points ou des déficits pour le parc

Calculation of credits or deficit by engine family

(3) The emission credits or deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for each engine family of a fleet of marine engines of a given model year shall be calculated using the formula set out in paragraph 207(a) of subpart C of CFR 91 expressed in and rounded to the nearest engine-gram except that, for the purposes of this section, the word "sales" means the total number of engines in the engine family in a fleet of a given model year.

(3) Les points ou les déficits relatifs aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour chaque famille de moteurs d'un parc de moteurs nautiques d'une année de modèle donnée sont calculés selon la formule prévue à l'alinéa 207(a) de la sous-partie C du CFR 91, exprimés en moteur-grammes et arrondis à la valeur en moteur-grammes la plus près, sauf que pour l'application du présent article, l'expression « vente » représente le nombre total de moteurs dans la famille de moteurs d'un parc d'une année de modèle donnée.

Calcul des points ou du déficit par famille

Engines manufactured before January 1, 2008

(4) For the purposes of calculating the emission credits or deficit in respect of HC+NO_x exhaust emissions for each engine family of a fleet of marine engines of the 2008 model year, the company may include all marine engines of that model year, including those manufactured before January 1, 2008.

(4) Pour le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour chaque famille de moteurs d'un parc de moteurs nautiques de l'année de modèle 2008, l'entreprise peut inclure tous les moteurs nautiques de cette année de modèle, y compris ceux qui ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008.

Moteurs fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008

Condition for obtaining credits

26. (1) A company may obtain the fleet average emission credits in respect of HC+NO_x for a given model year only if it reports the fleet average emission credits for that fleet under section 35.

26. (1) Les points relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x du parc sont obtenus par l'entreprise pour une année de modèle donnée si elle fait rapport sur ces points aux termes de l'article 35.

Condition d'obtention des points

Period of validity of credits

(2) The fleet average emission credits obtained by a company for a given model year shall be credited on the date on which the company submits the end of model year report and shall be used by the company or by another company no later than three model years following the model year in respect of which the credits were obtained, failing which the credits expire.

(2) Les points relatifs aux émissions moyennes de gaz d'échappement de HC+NO_x du parc obtenus sont attribués en date du jour où le rapport de fin d'année de modèle pour cette année de modèle est fourni et doivent être utilisés, soit par l'entreprise ou par une autre entreprise, dans les trois années de modèle suivant l'année de modèle où les points ont été obtenus, sans quoi ils sont annulés.

Période de validité des points

Result of excluding EPA certified engines

(3) A company that excludes from its fleet of marine engines of a given model year the engines referred to in paragraph 15(1)(b)

(3) L'entreprise qui exclut de son parc de moteurs nautiques pour une année de modèle donnée des moteurs visés à l'alinéa 15(1)(b) :

Conséquence de l'exclusion des moteurs ou véhicules visés par un certificat de l'EPA

(a) is ineligible to receive fleet average emission credits in respect of that fleet; and

a) d'une part, n'obtient pas de points relatifs aux émissions moyennes du parc;

	(b) forfeits all fleet average emission credits received in respect of previous model years.	b) d'autre part, perd les points relatifs aux émissions moyennes du parc qui ont été obtenus pour les années de modèle antérieures.	
Deadline to offset deficit	<p>27. (1) A company shall offset any fleet average emission deficit for a fleet of a given model year</p> <p>(a) in the case of a fleet of the 2008 model year, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2010 model year; and</p> <p>(b) in the case of a fleet of the 2009 and later model years, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year.</p>	<p>27. (1) L'entreprise compense tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc pour une année de modèle donnée :</p> <p>a) dans le cas d'un parc de l'année de modèle 2008, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle 2010;</p> <p>b) dans le cas d'un parc de l'année de modèle 2009 et des années de modèle ultérieures, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle en cause.</p>	Délaï
Conditions for offsetting	(2) Fleet average emission deficit shall be offset with an equivalent number of fleet average emission credits obtained by the company under section 26 or transferred to it by another company.	(2) Tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc est compensé par application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions moyennes du parc que l'entreprise obtient conformément à l'article 26 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.	Modalités de compensation
	<i>Fleet Average Emission Values for Off-Road Recreational Vehicles</i>	<i>Valeurs moyennes pour les parcs de véhicules récréatifs hors route</i>	
General requirement	28. (1) Subject to sections 29 to 34 and for the purposes of paragraph 15(1)(c), the fleet average emission value in respect of each emission type for each fleet of off-road recreational vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable standard referred to in section 18, 19 or 20.	28. (1) Sous réserve des articles 29 à 34 et pour l'application de l'alinéa 15(1)c), la valeur moyenne des émissions de chaque type d'émission pour un parc de véhicules récréatifs hors route d'une année de modèle donnée doit être égale ou inférieure à la norme applicable prévue aux articles 18, 19 ou 20.	Exigences
Emission types	<p>(2) The emission types referred to in subsection (1) are as follows:</p> <p>(a) for a fleet of snowmobiles,</p> <p>(i) HC exhaust emissions for the 2008 and later model years,</p> <p>(ii) CO exhaust emissions for the 2008 and later model years, and</p> <p>(iii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years;</p> <p>(b) for a fleet of off-road motorcycles,</p> <p>(i) HC+NO_x exhaust emissions for the 2008 and later model years,</p> <p>(ii) CO exhaust emissions for the 2008 and later model years, and</p> <p>(iii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years; and</p> <p>(c) for a fleet of all-terrain vehicles and utility vehicles,</p> <p>(i) HC+NO_x exhaust emissions for the 2008 and later model years, and</p> <p>(ii) fuel tank permeation emissions for the 2008 and later model years.</p>	<p>(2) Les types d'émission visés au paragraphe (1) sont les suivants :</p> <p>a) pour un parc de motoneiges :</p> <p>(i) les émissions de gaz d'échappement de HC pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures,</p> <p>(ii) les émissions de gaz d'échappement de CO pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures,</p> <p>(iii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures;</p> <p>b) pour un parc de motocyclettes hors route :</p> <p>(i) les émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour l'année de modèle 2008 et les années de modèles ultérieures,</p> <p>(ii) les émissions de gaz d'échappement de CO pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures,</p> <p>(iii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures;</p> <p>c) pour un parc de véhicules utilitaires et de véhicules tout terrain :</p> <p>(i) les émissions de gaz d'échappement de HC+NO_x pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures,</p> <p>(ii) les émissions par perméation à travers le réservoir de carburant pour l'année de modèle 2008 et les années de modèle ultérieures.</p>	Types d'émissions

Calculation of fleet average emission values

29. (1) Each fleet average emission value shall be calculated, in respect of each emission type, in accordance with the following formula and shall be expressed to one decimal place and in the same units as the applicable standard set out in sections 18, 19, or 20, as the case may be:

$$\left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (W_i \times Y_i) \right] Z_i \left/ \left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} Y_i \times Z_i \right] \right.$$

where

TOT is the total number of engine families in the fleet;

W_i is the family emission limit applicable to engine family “ i ” and shall be expressed in the same units and to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;

Y_i is, in the case of exhaust emissions, the number of vehicles in engine family “ i ” and, in the case of evaporative emissions, the number of vehicles in engine family “ i ” multiplied by the average internal surface area of the vehicles’ fuel tanks expressed in metres squared; and

Z_i is determined as follows:

(a) for a fleet of snowmobiles,

(i) in the case of exhaust emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres — established under paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051 — multiplied by the maximum power output observed during the emissions test expressed in kilowatts divided by 30 km/h, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in years — established under paragraph 103(c) of subpart B of CFR 1051 — multiplied by 365.24 days/year;

(b) for a fleet of off-road motorcycles,

(i) in the case of exhaust emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres which is established under paragraph 105(c) of subpart B of CFR 1051, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” — as referred to in subparagraph (i) — expressed in years multiplied by 365.24 days/year; and

(c) for a fleet of all terrain vehicles or utility vehicles,

(i) in the case of exhaust emissions, for those vehicles that must conform to a family emission limit expressed in g/km, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres — established under paragraph 107(c) of subpart B of CFR 1051 — and for those vehicles that must conform to a family emission limit expressed in g/kW-h, Z is the useful life for engine family “ i ” expressed in kilometres multiplied by the maximum power output observed during the emissions test expressed in kilowatts and divided by 30 km/h, and

(ii) in the case of evaporative emissions, Z is the useful life for engine family “ i ” — as

Calcul des valeurs moyennes des émissions

29. (1) La valeur moyenne des émissions de chaque parc doit être calculée, pour chaque type d’émission, conformément à la formule suivante et être exprimée, à une décimale près, dans les mêmes unités que la norme applicable prévue aux articles 18, 19 ou 20, selon le cas :

$$\left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} (W_i \times Y_i) \right] Z_i \left/ \left[\sum_{i=1}^{\text{TOT}} Y_i \times Z_i \right] \right.$$

où :

TOT représente le nombre total de familles de moteurs dans le parc;

W_i la valeur correspondant à la limite d’émissions de la famille applicable à la famille de moteurs « i », exprimée dans les mêmes unités et avec le même nombre de décimales que la norme d’émission qu’elle remplace;

Y_i pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i » et pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i », multiplié par la surface interne moyenne du réservoir de carburant des véhicules, exprimée en mètres carrés;

Z_i selon le cas :

a) pour un parc de motoneiges :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » exprimée en kilomètres — établie à l’alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051 —, multipliée par la puissance de sortie maximale observée pendant les tests d’émission, exprimée en kilowatts et divisée par 30 kilomètres/heure,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, la durée de vie utile pour la famille de moteurs « i » exprimée en années — établie à l’alinéa 103(c) de la sous-partie B du CFR 1051 —, multipliée par 365,24 jours/année;

b) pour un parc de motocyclettes hors route :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » exprimée en kilomètres établie à l’alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’évaporation, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i », selon le sous-alinéa (i), exprimée en années, multipliée par 365,24 jours/année;

c) pour un parc de véhicules tout terrain ou de véhicules utilitaires :

(i) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d’échappement, dans le cas de véhicules qui doivent être conforme à une limite d’émissions de la famille exprimée en g/km, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i » établie à l’alinéa 107(c) de la sous-partie B du CFR 1051 et exprimée en

referred to in subparagraph (i) — expressed in years multiplied by 365.24 days/year.

kilomètres, et, dans le cas de véhicules qui doivent être conformes à une limite d'émissions de la famille exprimée en g/kW-h, cette durée de vie utile est multipliée par la puissance de sortie maximale observée pendant les tests d'émission exprimée en kilowatts et divisée par 30 kilomètres/heure,

(ii) pour le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation, la durée de vie utile de la famille de moteurs « i », selon le sous-alinéa (i), exprimée en années, multipliée par 365,24 jours/année.

Emission limits expressed in g/kW-h

(2) In the case of vehicles of a fleet that must conform to a family emission limit expressed in g/kW-h as set out in paragraph 145(b) of subpart B of CFR 1051 or paragraph 615(a) or (b) of subpart G of CFR 1051, the company shall calculate a separate fleet average emission value for those vehicles in respect of each emission type and under each of those paragraphs.

(2) Dans le cas où des véhicules d'un parc doivent être conformes à une limite d'émissions de la famille exprimée en g/kW-h prévue à l'alinéa 145(b) de la sous-partie B ou aux alinéas 615(a) ou (b) de la sous-partie G du CFR 1051, l'entreprise calcule séparément la valeur moyenne des émissions du parc pour ces véhicules à l'égard de chaque type d'émission selon ces alinéas.

Limites d'émissions exprimées en g/kW-h

Vehicles manufactured before January 1, 2008

(3) For the purposes of calculating the fleet average emission value under subsection (1) for a fleet of the 2008 model year, the company may include all vehicles of that model year, including those manufactured before January 1, 2008.

(3) Pour le calcul, en application du paragraphe (1), de la valeur moyenne des émissions d'un parc de véhicules de l'année de modèle 2008, l'entreprise peut inclure tous les véhicules de cette année de modèle, y compris ceux qui ont été fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008.

Véhicules fabriqués avant le 1^{er} janvier 2008

Fleet Average Emission Credits for Off-Road Recreational Vehicles

Points relatifs aux émissions moyennes des parcs de véhicules récréatifs hors route

Obtainment of credits

30. (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain fleet average emission credits in respect of each emission type if the fleet average emission value, in respect of the fleet of off-road recreational vehicles, is lower than the applicable standard for that fleet and the company reports the credits under section 35.

30. (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions moyennes d'un parc de véhicules récréatifs hors route à l'égard d'un type d'émission donné si la valeur moyenne déterminée, à l'égard du parc, pour ce type d'émission est inférieure à la norme d'émission applicable à ce parc et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle prévu à l'article 35.

Obtention des points

Calculation of fleet average emission credits

(2) The fleet average emission credits, expressed in vehicle-grams and rounded to one decimal place, shall be calculated using the following formula:

(2) Les points relatifs aux émissions moyennes du parc de véhicules récréatifs, exprimés en véhicules-grammes et arrondis à une décimale près, sont déterminés selon la formule suivante :

Calcul des points

$$(A - B) \times \left[\sum_{i=1}^{TOT} (Y_i \times Z_i) \right]$$

$$(A - B) \times \left[\sum_{i=1}^{TOT} (Y_i \times Z_i) \right]$$

where

où :

- A is the applicable standard for a fleet of a specific model year in respect of an emission type as set out in section 28;
- B is the fleet average emission value for a specific model year in respect of an emission type as calculated in accordance with section 29;
- TOT is the total number of engine families in the fleet;
- Y_i is, in the case of exhaust emissions, the number of vehicles in engine family "i", and, in the case of evaporative emissions, the number of vehicles in engine family "i" multiplied by the average internal surface area of the vehicles' fuel tanks expressed in metres squared; and

- A représente la norme applicable pour l'année de modèle en cause à l'égard de ce type d'émission déterminée de la façon prévue à l'article 28;
- B la valeur moyenne des émissions du parc déterminée pour un type d'émission conformément à l'article 29;
- TOT le nombre total de familles de moteur dans le parc;
- Y_i à l'égard des émissions de gaz d'échappement, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i » et à l'égard des émissions de gaz d'évaporation, le nombre de véhicules compris dans la famille de moteurs « i », multiplié par la surface interne moyenne du réservoir de carburant des véhicules, exprimée en mètres carrés;

	Z_i is the useful life applicable to engine family “ i ” as set out in subsection 29(1).	Z_i la durée de vie utile applicable à la famille de moteur « i » déterminée de la façon prévue au paragraphe 29(1).	
Date on which fleet average emission credits obtained	(3) The fleet average emission credits for a given model year shall be credited on the day on which the company submits the end of model year report.	(3) Les points relatifs aux émissions moyennes du parc obtenus pour une année de modèle donnée sont attribués en date du jour où le rapport de fin d’année de modèle pour cette année de modèle est fourni.	Date d’obtention
Usage of fleet average emission credits	31. (1) Fleet average emission credits obtained by a company in respect of a fleet of a class of vehicles, in respect of an emission type, and in respect of a standard expressed in specific units, may be used by the company or by another company to offset a deficit incurred in a future model year as long as the deficit being offset was incurred for a fleet of the same class, the same emission type, and in relation to a standard expressed in the same units.	31. (1) L’entreprise ne peut utiliser les points relatifs aux émissions obtenus pour un parc regroupant des véhicules d’une catégorie donnée, à l’égard d’un type d’émission donné et à l’égard d’une norme exprimée dans une unité donnée que pour compenser un déficit relatif aux émissions moyennes du parc, à l’égard d’un parc regroupant des véhicules de la même catégorie à l’égard du même type d’émission et d’une norme exprimée dans la même unité. Les points obtenus peuvent être utilisés, soit par l’entreprise ou par une autre entreprise, pour compenser un déficit futur.	Utilisation des points
Result of excluding EPA certified vehicles	(2) A company that excludes from its fleet of off-road recreational vehicles of a given model year the vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) (a) is ineligible to receive fleet average emission credits in respect of that fleet; and (b) forfeits all fleet average emission credits received in respect of previous model years.	(2) L’entreprise qui exclut de son parc de véhicules récréatifs hors route pour une année de modèle donnée des véhicules récréatifs hors route visés à l’alinéa 15(1)b) : a) d’une part, n’obtient pas de points relatifs aux émissions moyennes du parc; b) d’autre part, perd les points relatifs aux émissions moyennes du parc qui ont été obtenus pour les années de modèle antérieures.	Conséquence de l’exclusion des véhicules visés par un certificat de l’EPA
	<i>Fleet Average Emission Deficit for Off-Road Recreational Vehicles</i>	<i>Déficit relatif aux émissions moyennes des parcs de véhicules récréatifs hors route</i>	
Value of deficit	32. If a company’s fleet average emission value for any emission type in respect of a fleet is higher than the applicable standard in respect of the fleet for that emission type, the company shall calculate the value of the fleet average emission deficit that it incurred for that emission type. The emission deficit is the negative number calculated using the formula set out in subsection 30(2).	32. Si, pour une entreprise, la valeur moyenne déterminée à l’égard d’un parc pour un type d’émission excède la norme applicable à l’égard du parc pour ce type d’émission, l’entreprise doit établir la valeur du déficit encouru à l’égard de ce parc pour le type d’émission. Le déficit est le nombre négatif calculé selon la formule prévue au paragraphe 30(2).	Valeur du déficit
Deadline to offset deficit	33. (1) A company shall offset any fleet average emission deficit for a fleet of a given model year (a) in the case of a fleet of the 2008 model year and in relation to exhaust emissions, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2010 model year; (b) in the case of a fleet of the 2008, 2009 and 2010 model years and in relation to fuel tank permeation emissions, no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for the 2011 model year; (c) in the case of a fleet of the 2009 and later model years and in relation to exhaust emissions, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year; and (d) in the case of a fleet of the 2011 and later model years and in relation to fuel tank permeation emissions, in the model year in which it is incurred and no later than the day on which the	33. (1) L’entreprise compense tout déficit relatif aux émissions moyennes du parc pour une année de modèle donnée : a) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2008, à l’égard des émissions de gaz d’échappement, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle 2010; b) dans le cas d’un parc des années de modèle 2008, 2009 et 2010, à l’égard des émissions par perméation, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle 2011; c) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2009 et des années de modèle ultérieures, à l’égard des émissions de gaz d’échappement, au plus tard le jour où elle présente son rapport de fin d’année de modèle à l’égard de ce parc pour l’année de modèle en cause; d) dans le cas d’un parc de l’année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures, à l’égard des émissions par perméation à travers le réservoir de carburant, au plus tard le jour où elle présente	Délai

Conditions for offsetting	<p>company submits the end of model year report in respect of that fleet for that model year.</p> <p>(2) A company shall offset a fleet average emission deficit for a specific emission type with an equivalent number of fleet average emission credits of the same emission type obtained by the company under section 30 or obtained from another company.</p>	<p>son rapport de fin d'année de modèle à l'égard de ce parc pour l'année de modèle en cause.</p> <p>(2) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions moyennes du parc à l'égard d'un type d'émission par l'application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions moyennes du parc et aux émissions de même type obtenu conformément à l'article 30 ou lui ayant été transférés par une autre entreprise.</p>	Modalités de compensation
---------------------------	--	---	---------------------------

Corporate Changes

Responsibility for offsetting deficit – purchase or merger	<p>34. (1) A company that purchases another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 27 or 33, any outstanding fleet average emission deficit for its marine engines and off-road recreational vehicles incurred before the purchase or merger.</p>	<p>34. (1) Il incombe à l'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre de compenser, conformément aux articles 27 ou 33, tout déficit relatif aux émissions moyennes des parcs de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.</p>	Fusion ou acquisition
Responsibility for offsetting deficit – ceasing activities	<p>(2) Where a company ceases to manufacture, import or sell marine engines or off-road recreational vehicles, the company shall, before submitting its last end of model year report, offset any fleet average emission deficit for its marine engines or off-road recreational vehicles.</p>	<p>(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des moteurs nautiques ou des véhicules récréatifs hors route efface tout déficit relatif aux émissions moyennes existant pour son parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route avant de présenter son dernier rapport de fin d'année de modèle.</p>	Cessation de certaines activités

END OF MODEL YEAR REPORTS

RAPPORTS DE FIN D'ANNÉE DE MODÈLE

Submit report to the Minister	<p>35. (1) A company shall submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 of the calendar year following the year that corresponds to the model year.</p>	<p>35. (1) L'entreprise fournit au ministre un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le 1^{er} mai de l'année civile suivant celle qui correspond à l'année de modèle.</p>	Fourniture au ministre
Indication of choice	<p>(2) The company shall include in the end of model year report a statement that, as the case may be,</p> <p>(a) every outboard motor engine, personal watercraft engine, snowmobile, off-road motorcycle, all-terrain vehicle and utility vehicle of a given model year, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(a) or (b); and</p> <p>(b) the fleet of marine engines or off-road recreational vehicles of a given model year, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(c) and whether the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) were included in or excluded from the fleet.</p>	<p>(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements suivants :</p> <p>a) s'il y a lieu, une mention portant que chaque moteur hors-bord, moteur de motomarine, motoneige, motocyclette hors route, véhicule tout terrain ou véhicule utilitaire de l'année de modèle en cause est conforme aux alinéas 15(1)a) ou b);</p> <p>b) s'il y a lieu, une mention portant que le parc de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route de l'année de modèle en cause est conforme à l'alinéa 15(1)c) et indiquant si les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) ont été inclus dans le parc ou en ont été exclus.</p>	Indication du choix
Engines or vehicles that conform to paragraph 15(1)(b)	<p>(3) Where every marine engine or off-road recreational vehicle within a specified class, as the case may be, conforms to paragraph 15(1)(b) and the end of model year report contains the statement set out in paragraph 2(a), the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (4)(b) to (d), with the necessary modifications to represent those engines and vehicles as a fleet.</p>	<p>(3) Dans le cas où le rapport de fin d'année de modèle contient, selon l'alinéa (2)a), une mention portant que tous les moteurs nautiques ou véhicules récréatifs d'une catégorie donnée sont conformes à l'alinéa 15(1)b), l'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle les renseignements mentionnés aux alinéas (4)b) à d) – avec les modifications nécessaires – de façon à inclure ces moteurs et ces véhicules dans un parc.</p>	Moteurs ou véhicules conformes à l'alinéa 15(1)b)
Contents of report	<p>(4) In a model year where a company's fleet conforms to paragraph 15(1)(c), the end of model year report shall contain the following information for each applicable fleet:</p> <p>(a) the applicable standard;</p> <p>(b) in the case of a fleet of marine engines,</p> <p>(i) the fleet average emission credits or deficit,</p>	<p>(4) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements ci-après pour chacun des parcs de l'entreprise qui est conforme à l'alinéa 15(1)c) :</p> <p>a) la norme applicable;</p> <p>b) s'il s'agit d'un parc de moteurs nautiques :</p> <p>(i) les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc,</p>	Contenu du rapport

- (ii) for each model, all the values used in calculating the emission credits and deficit of each engine family, and
- (iii) all the values used in calculating the fleet average emission credit or deficit;
- (c) in the case of a fleet of off-road recreational vehicles and in respect of each emission type,
 - (i) the fleet average emission value,
 - (ii) for each model, all the values used in calculating each fleet average emission value, and
 - (iii) the fleet average emission credits or deficit;
- (d) the total number of marine engines or off-road recreational vehicles in the fleet;
- (e) any fleet average emission credits obtained from another company or transferred to another company since the submission of the previous end of model year report, including
 - (i) the name, street address and, if different, the mailing address of any other company involved in the transfer of credits, and
 - (ii) a signed statement from a person who is authorized to act on behalf of the other company indicating the number of credits transferred to or from the company submitting the report, the fleet and emission type in respect of which those credits are obtained, the units in which the family emission limit is expressed in respect of those credits, the model years in which the credits were obtained and the dates of the transfer; and
- (f) the balance of any fleet average emission credits or deficit at the end of the model year.

- (ii) pour chaque modèle, les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions moyennes pour chaque famille de moteurs,
- (iii) les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions moyennes du parc;
- c) s'il s'agit d'un parc de véhicules récréatifs hors route, pour chaque type d'émission :
 - (i) la valeur des émissions moyennes du parc,
 - (ii) les valeurs utilisées pour chaque modèle dans le calcul des émissions moyennes du parc,
 - (iii) les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc;
- d) le nombre total de moteurs ou de véhicules dans le parc;
- e) le nombre de points relatifs aux émissions moyennes du parc obtenu d'une autre entreprise ou transféré à une autre entreprise depuis la four-niture du rapport de fin d'année de modèle précédent, avec les renseignements suivants :
 - (i) les nom et adresse municipale de l'entreprise qui lui a transféré les points ou à qui elle a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente,
 - (ii) une déclaration, signée par le représentant dûment autorisé de l'entreprise qui lui a transféré les points ou à qui elle a transféré des points, comportant une mention du nombre du nombre de points transférés, l'identité du parc et le type d'émission à l'égard duquel les points ont été obtenus, l'unité dans laquelle la limite d'émissions de la famille est exprimée, les années de modèle à l'égard desquelles les points ont été obtenus, ainsi que les dates de transfert;
- f) le solde des points ou des déficits relatifs aux émissions moyennes du parc à la fin de l'année de modèle.

Additional information for excluded engines and vehicles

(5) Where the marine engines or off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b) are excluded from the fleet, the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (4)(b) to (d), with the necessary modifications to include those engines and vehicles in the fleet.

Renseignements supplémentaires pour moteurs et véhicules exclus

(5) L'entreprise qui exclut du parc les moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)(b) inclut dans son rapport de fin d'année de modèle les renseignements mentionnés aux alinéas (4)(b) à (d) – avec les modifications nécessaires – de façon à inclure ces moteurs ou véhicules dans le parc.

EMISSION-RELATED MAINTENANCE INSTRUCTIONS

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

Provide to first retail purchaser

36. (1) A company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of every marine engine or off-road recreational vehicle.

Fourniture au premier acheteur

36. (1) L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur nautique ou véhicule récréatif hors route des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions.

Language of instructions

(2) The instructions shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

Langue des instructions

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

RECORDS

DOSSIERS

*Evidence of Conformity**Justification de la conformité*

Evidence of conformity for engines and vehicles covered by an EPA certificate

37. (1) In the case of a marine engine or an off-road recreational vehicle referred to in paragraph 15(1)(b), evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

- (a) a copy of the EPA certificate covering the marine engine or off-road recreational vehicle;
- (b) a document demonstrating that the marine engines or off-road recreational vehicles are sold concurrently in Canada and the United States;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the issuance of the EPA certificate in respect of the marine engine or off-road recreational vehicle; and
- (d) an emission control information label that is permanently affixed in the form and location set out in
 - (i) paragraphs 113(a) to (d) of subpart B of CFR 91 for a marine engine, or
 - (ii) paragraphs 135(b) to (e) of subpart B of CFR 1051 for an off-road recreational vehicle.

Maintenance of records

(2) A company shall, for each of its marine engines and off-road recreational vehicles referred to in subsection (1), maintain a record containing all of the elements listed in that subsection and a copy of the end of model year report pertaining to those engines and vehicles.

Evidence of conformity for engines and vehicles not covered by an EPA certificate

38. (1) In the case of a marine engine or an off-road recreational vehicle other than one referred to in paragraph 15(1)(b), evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner satisfactory to the Minister instead of that specified in section 37.

When to submit evidence of conformity

(2) For greater certainty, the company shall submit the evidence of conformity referred to in subsection (1) to the Minister before applying a national emissions mark to the marine engine or off-road recreational vehicle or importing the engine or vehicle.

Maintenance of records

(3) A company shall, for each of its marine engines and off-road recreational vehicles referred to in subsection (1), maintain a record containing the evidence of conformity referred to in that subsection and a copy of the end of model year report pertaining to those engines and vehicles.

When to submit evidence of conformity

39. For greater certainty, a company that imports a marine engine or an off-road recreational vehicle or applies a national emissions mark to it under subsection 153(2) of the Act is not required to provide the evidence of conformity referred to in subsection 38(1) to the Minister before importing it or applying a national emissions mark to it, but must provide that evidence in accordance with subsection 153(2) before the engine or vehicle leaves the possession or control of the company and, in the case of a vehicle, before it is presented for registration under the laws of a province or an aboriginal government.

37. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route visé à l'alinéa 15(1)(b), les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a) une copie du certificat de l'EPA pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route;
- b) un document établissant que les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route;
- d) une étiquette d'information sur la régulation des émissions en la forme prévue aux articles ci-après, apposée en permanence à l'endroit prévu par ces articles :
 - (i) les alinéas 113(a) à (d) de la sous-partie B du CFR 91, dans le cas d'un moteur nautique,
 - (ii) les alinéas 135(b) à (e) de la sous-partie B du CFR 1051, dans le cas d'un véhicule récréatif hors route.

(2) Pour chacun de ses moteurs nautiques et véhicules récréatifs hors route visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les éléments mentionnés à ce paragraphe ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle qui s'y rapporte.

38. (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un moteur nautique ou d'un véhicule récréatif hors route autre que ceux visés à l'alinéa 15(1)(b), la justification de la conformité est obtenue et produite par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à l'article 37.

(2) Il est entendu que la justification visée au paragraphe (1) est fournie au ministre avant l'importation du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route ou avant l'apposition d'une marque nationale sur ceux-ci.

(3) Pour chacun de ses moteurs nautiques et véhicules récréatifs hors route visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les éléments mentionnés à ce paragraphe ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle qui s'y rapporte.

39. Il est entendu que l'entreprise qui importe un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route ou appose la marque nationale sur l'un de ceux-ci en application du paragraphe 153(2) de la Loi n'est pas tenue de fournir au préalable la justification de la conformité visée au paragraphe 38(1) au ministre, mais elle est tenue de le faire, en application du paragraphe 153(2) de la Loi, avant de se départir des véhicules ou des moteurs et avant la présentation des véhicules pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

Éléments de justification de la conformité — certification par l'EPA

Tenue de dossiers

Éléments de justification de la conformité — non certification par l'EPA

Délai de remise

Tenue de dossiers

Délai de remise

Fleet Average Records

Dossiers relatifs aux émissions moyennes du parc

Contents of records

40. A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets of marine engines and off-road recreational vehicles:

- (a) the model year;
- (b) in the case of marine engines, all values used in calculating the emission credits and deficit for all engine families and the fleet average emission credits or deficit reported pursuant to subsections 35(3) to (5);
- (c) in the case of off-road recreational vehicles, all values used in calculating the fleet average emission values reported pursuant to subsections 35(3) to (5);
- (d) for each engine and vehicle in the fleet,
 - (i) the model and engine family,
 - (ii) the name and street address of the plant where the engine or vehicle was manufactured,
 - (iii) the engine or vehicle identification number,
 - (iv) the family emission limit to which the engine or vehicle conforms, and
 - (v) the name and street or mailing address of the first purchaser of the engine or vehicle in Canada; and
- (e) in the case where a company excludes from its fleet, under section 24, all of the marine engines and off-road recreational vehicles referred to in paragraph 15(1)(b), a document demonstrating that the total number of units of marine engines and off-road recreational vehicles sold in the United States that are covered by an EPA certificate exceeds the total number of units sold in Canada that are covered by the same EPA certificate during the same period.

40. Pour chacun de ses parcs de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) pour un parc de moteurs nautiques, les valeurs utilisées dans le calcul des points et des déficits relatifs aux émissions pour toutes les familles de moteurs, ainsi que les points ou les déficits relatifs aux émissions moyennes du parc, présentées conformément aux paragraphes 35(3) à (5);
- c) pour un parc de véhicules récréatifs hors route, les valeurs utilisées dans le calcul des valeurs moyennes d'émission du parc, présentées conformément aux paragraphes 35(3) à (5);
- d) pour chaque moteur ou véhicule dans ces parcs :
 - (i) le modèle et la famille de moteur,
 - (ii) les nom et adresse municipale de l'usine où le moteur ou le véhicule a été construit,
 - (iii) le numéro d'identification du moteur ou du véhicule,
 - (iv) la limite d'émissions de la famille à laquelle le moteur ou le véhicule est conforme,
 - (v) les nom et adresse municipale ou postale du premier acheteur du moteur ou du véhicule au Canada;
- e) dans le cas où l'entreprise a exclu de son parc les moteurs nautiques et les véhicules récréatifs hors route visés à l'alinéa 15(1)b) en application de l'article 24, un document établissant que le nombre total d'unités de moteurs nautiques et de véhicules récréatifs hors route visées par un certificat de l'EPA qui sont vendues aux États-Unis dépasse le nombre total d'unités visées par le même certificat qui sont vendues au Canada pendant la même période.

Contenu

Retention of Records

Conservation des dossiers

Period of retention of records

41. (1) A company shall retain, in writing or in a readily readable electronic or optical form,

- (a) the records referred to in sections 37 and 38, except for the end of model year reports that they contain, for a period of at least eight years after the date of manufacture of the marine engine or off-road recreational vehicle; and
- (b) in respect of each model year, the records referred to in section 40 and a copy of the end of model year report referred to in sections 37 and 38 for that model year for a period of eight years after the end of the model year.

41. (1) L'entreprise conserve les renseignements ci-après, sous forme écrite ou sous forme électronique ou optique facilement lisible :

- a) les dossiers visés aux articles 37 et 38, exception faite des rapports de fin d'année de modèle qu'ils contiennent, pour une période d'au moins huit ans, après la date de fabrication du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route auxquels ils se rapportent;
- b) à l'égard de chaque année de modèle, les dossiers visés à l'article 40, ainsi qu'une copie du rapport de fin d'année de modèle visé aux articles 37 et 38 qui s'y rapporte, pour une période de huit ans après la fin de l'année de modèle.

Période de conservation

Records retained on behalf of a company

(2) If the records referred to in subsection (1) are retained on behalf of a company, the company shall keep a record of the name and street address and, if different, the mailing address of the person who retains those records.

(2) Si les dossiers dont il est fait état au paragraphe (1) sont conservés par une autre personne au nom de l'entreprise, cette dernière doit consigner les nom et adresse civique de la personne ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

Dossiers conservés par un tiers

Deadline to provide records when requested

(3) If the Minister makes a written request for the records referred to in subsections (1) and (2), the company shall provide the Minister with the records in either official language and

(3) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir les dossiers visés aux paragraphes (1) ou (2), l'entreprise les lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

Délai

- (a) within 40 days after the day on which the request is delivered to the company; or
 (b) within 60 days after the day on which the request is delivered to the company, if the records must be translated from a language other than French or English.

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

Declaration of importer

42. (1) Subject to subsection (2), any person importing a marine engine or an off-road recreational vehicle into Canada shall submit a declaration at a customs office, signed by that person or their duly authorized representative, that contains the following information:

- (a) the name and street address and, if different, the mailing address of the importer;
 (b) in respect of a marine engine, the name of the manufacturer and the make, model, model year and class of the engine;
 (c) in respect of an off-road recreational vehicle, the name of the manufacturer and the make, model, model year and class of the vehicle;
 (d) the date on which the marine engine or off-road recreational vehicle is imported;
 (e) if the importer is a company,
 (i) the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue, and
 (ii) a statement that the marine engine or off-road recreational vehicle bears the national emissions mark or that the company is able to produce the evidence of conformity referred to in section 37 or complies with section 38; and
 (f) if the importer is not a company,
 (i) a statement from the importer that the marine engine or off-road recreational vehicle bears
 (A) the national emissions mark,
 (B) the emission control information label referred to in paragraph 37(1)(d) showing that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the emission standards of the EPA in effect at the time of its manufacture, or
 (C) a label showing that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the emission standards of the California Air Resources Board in effect at the time of its manufacture, or
 (ii) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the marine engine or off-road recreational vehicle conformed to the standards set out in these Regulations, or to the standards referred to in clause (i)(B) or (C), at the time of its manufacture.

Alternative declaration

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that imports 500 or more marine engines or off-road recreational vehicles into Canada in a calendar year may provide the information referred to in subsection (1) in a form and manner that is satisfactory to the Minister.

- a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;
 b) soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise, s'ils doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

Déclaration d'importation

42. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne qui importe un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route au Canada présente à un bureau de douane une déclaration, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, comportant les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
 b) dans le cas d'un moteur nautique, le nom du constructeur, la marque, la catégorie, le modèle et l'année de modèle du moteur;
 c) dans le cas d'un véhicule récréatif hors route, le nom du constructeur, la marque, la catégorie, le modèle et l'année de modèle du véhicule;
 d) la date de l'importation;
 e) si l'importateur est une entreprise :
 (i) le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national,
 (ii) une déclaration selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route porte la marque nationale ou selon laquelle l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité visés à l'article 37 ou se conforme à l'article 38;
 f) si l'importateur n'est pas une entreprise :
 (i) soit une déclaration de celui-ci selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route porte, selon le cas :
 (A) la marque nationale,
 (B) l'étiquette d'information sur la régulation des émissions visée à l'alinéa 37(1)d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur au moment de sa construction,
 (C) une étiquette indiquant qu'il était conforme aux normes d'émission du California Air Resources Board en vigueur au moment de sa construction,
 (ii) soit une déclaration de celui-ci ou de son représentant dûment autorisé selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route était, au moment de sa construction, conforme aux normes établies dans le présent règlement ou aux normes visées aux divisions (i)(B) ou (C).

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada au cours d'une année civile au moins cinq cent moteurs nautiques ou véhicules récréatifs hors route peut fournir l'information visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Alternative

Declaration for importation for exhibition, demonstration, evaluation or testing

43. (1) A declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act that is made in respect of a marine engine or an off-road recreational vehicle shall be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative, and shall contain

- (a) the information described in paragraphs 42(1)(a) to (d) and subparagraph 42(1)(e)(i);
- (b) the identification number of the engine or vehicle described in section 12;
- (c) a statement that the engine or vehicle will be used in Canada solely for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (d) the date on which the engine or vehicle will be removed from Canada or destroyed.

When to file declaration

(2) The declaration shall be filed with the Minister before the marine engine or off-road recreational vehicle is imported; or, in the case of a company whose world production of engines and vehicles is 2,500 or more a year, quarterly, at the option of the company.

Declaration for incomplete engine or vehicle

44. A company that imports a marine engine or an off-road recreational vehicle into Canada in reliance on subsection 153(2) of the Act shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 42(1)(a) to (d) and subparagraph 42(1)(e)(i) along with

- (a) a statement from the manufacturer of the engine or vehicle that the engine or vehicle will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards set out in these Regulations; and
- (b) a statement from the company that the engine or vehicle will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (a).

RENTAL RATE

Annual – 12%

45. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a marine engine or an off-road recreational vehicle is made available, is 12% of the manufacturer's suggested retail price of the engine or vehicle.

EXEMPTION

Contents of application for exemption

46. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard set out in these Regulations shall submit in writing to the Minister

- (a) its name and street address and, if different, its mailing address;
- (b) the province or country under the laws of which it is established;
- (c) the section number, title and text of the standards from which an exemption is sought;
- (d) the duration requested for the exemption;
- (e) the estimated number of marine engines and off-road recreational vehicles for which the exemption is sought and an estimate of the changes in the level of emissions if the exemption is granted;

43. (1) La justification faite par l'importateur aux termes de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par lui ou par son représentant dûment autorisé et comporte :

- a) les renseignements visés aux alinéas 42(1)a) à d) et au sous-alinéa 42(1)e)(i);
- b) le numéro d'identification du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route visé à l'article 12;
- c) une déclaration selon laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- d) la date à laquelle le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route sera exporté ou détruit.

Déclaration pour importation temporaire

(2) La justification est remise au ministre avant l'importation du moteur nautique ou du véhicule récréatif hors route ou, dans le cas de l'entreprise dont la production mondiale annuelle est d'au moins deux mille cinq cent moteurs ou véhicules, trimestriellement, au choix de cette dernière.

Délai de remise

44. L'entreprise qui importe au Canada un moteur nautique ou un véhicule récréatif hors route et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente à un bureau de douane une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, comportant, outre les renseignements visés aux alinéas 42(1)a) à d) et au sous-alinéa 42(1)e)(i) :

- a) une déclaration du constructeur du moteur ou du véhicule selon laquelle, une fois la construction achevée selon ses instructions, le moteur ou le véhicule sera conforme aux normes établies dans le présent règlement;
- b) une déclaration de l'entreprise selon laquelle la construction du moteur ou du véhicule sera achevée selon les instructions visées à l'alinéa a).

Déclaration pour moteur ou véhicule incomplet

TAUX DE LOCATION

Annual — 12%

45. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise en application du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route est retenu et est égal à 12 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le moteur nautique ou le véhicule récréatif hors route.

DISPENSE

Renseignements nécessaires

46. L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes établies dans le présent règlement fournit par écrit au ministre :

- a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- c) la désignation numérique, le titre et le texte des normes visées par la demande de dispense;
- d) la durée de la dispense demandée;
- e) le nombre approximatif de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route en cause et une estimation de la variation des émissions qu'entraînerait la dispense;

(f) the reasons for requesting the exemption, including technical and financial information that demonstrates in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (c) would

- (i) create substantial financial hardship for the company,
- (ii) impede the development of new features for emission monitoring or emission control that are equivalent or superior to those that conform to prescribed standards, or
- (iii) impede the development of new kinds of marine engines or off-road recreational vehicles, or their systems or components;

(g) if the basis of the application is substantial financial hardship,

- (i) the world production of engines and vehicles manufactured by the company or by the manufacturer that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought, and
- (ii) the total number of engines and vehicles manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought;

(h) if the company is requesting that information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act or otherwise, an identification in that request of:

- (i) any information that constitutes a trade secret,
- (ii) any information the disclosure of which would likely cause material financial loss to, or prejudice to the competitive position of, the company,
- (iii) any information the disclosure of which would likely interfere with contractual or other negotiations being conducted by the company, and
- (iv) any financial, commercial, scientific or technical information that is confidential information and is treated consistently in a confidential manner by the company.

Label for exempted engines and vehicles

47. (1) In the case of a model of marine engine or off-road recreational vehicle in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine or vehicle shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 10(1) and (2).

Contents of label

(2) The label shall set out, in both official languages, the standard for which the exemption has been granted, as well as the title and date of the exemption order.

DEFECT INFORMATION

Contents of notice of defect

48. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall be given in writing and shall contain the following information:

- (a) the name of the company giving the notice;
- (b) the description of each marine engine or off-road recreational vehicle in respect of which the

f) les motifs de la demande de dispense, y compris les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa c), selon le cas :

- (i) créerait de grandes difficultés financières à l'entreprise,
- (ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de régulation des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,
- (iii) entraverait la mise au point de nouveaux types de moteurs nautiques de véhicules récréatifs hors route ou de dispositifs ou pièces de moteur;

g) si elle demande une dispense pour prévenir de grandes difficultés financières :

- (i) la production mondiale de moteurs ou de véhicules construits par elle ou par le constructeur qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense,
- (ii) le nombre total de moteurs ou de véhicules construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense;

h) si les renseignements fournis font l'objet d'une demande, aux termes de l'article 313 de la Loi, elle doit prévoir dans celle-ci une mention indiquant ceux de ces renseignements :

- (i) qui constituent un secret industriel,
- (ii) dont la divulgation risquerait vraisemblablement de lui causer des pertes financières importantes ou de nuire à sa compétitivité,
- (iii) dont la divulgation risquerait vraisemblablement d'entraver des négociations — contractuelles ou autres — menées par elle,
- (iv) qui, étant à caractère financier, commercial, scientifique ou technique, sont de nature confidentielle et sont traités comme tels de façon constante par elle.

47. (1) Dans le cas d'un modèle de moteur nautique ou de véhicule récréatif hors route à l'égard duquel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur ou le véhicule porte une étiquette qui satisfait aux exigences prévues par les paragraphes 10(1) et (2).

Étiquette

(2) Cette étiquette indique dans les deux langues officielles la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le titre et la date du décret de dispense.

Contenu

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

48. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi est donné par écrit et comporte :

- a) le nom de l'entreprise donnant l'avis;
- b) la description de chaque moteur nautique ou véhicule récréatif hors route visé par l'avis,

Contenu de l'avis de défaut

	<p>notice is given, including the make, model, identification number, model year, period during which the engine or vehicle was manufactured and, if applicable, the EPA engine family identification;</p> <p>(c) the estimated percentage of the potentially affected marine engines or off-road recreational vehicles that contain the defect;</p> <p>(d) a description of the defect;</p> <p>(e) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;</p> <p>(f) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and</p> <p>(g) a description of the means available to the company to contact the current owner of each affected marine engine or off-road recreational vehicle.</p>	<p>notamment la marque, le modèle, le numéro d'identification, l'année de modèle et la période de construction, de même que la famille de moteur selon l'EPA, s'il y a lieu;</p> <p>c) le pourcentage estimatif de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;</p> <p>d) la description du défaut;</p> <p>e) l'évaluation du risque de pollution correspondant;</p> <p>f) l'énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;</p> <p>g) la description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur ou véhicule faisant l'objet de l'avis.</p>	
<p>Contents of initial report</p>	<p>(2) A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing</p> <p>(a) the information required by subsection (1);</p> <p>(b) the total number of marine engines or off-road recreational vehicles in relation to which the notice of defect has been given;</p> <p>(c) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect;</p> <p>(d) a description of the measures undertaken to correct the defect; and</p> <p>(e) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.</p>	<p>(2) L'entreprise présente au ministre, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi comportant :</p> <p>a) les renseignements exigés par le paragraphe (1);</p> <p>b) le nombre total de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route visés par l'avis de défaut;</p> <p>c) la chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;</p> <p>d) la description des mesures prises pour corriger le défaut;</p> <p>e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris la description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.</p>	<p>Contenu du rapport initial</p>
<p>Contents of follow-up reports</p>	<p>(3) The company that submitted the notice of defect shall submit follow-up reports respecting the defect and its correction to the Minister, each of which shall contain the following information:</p> <p>(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;</p> <p>(b) the number of marine engines or off-road recreational vehicles in relation to which the notice of defect has been given;</p> <p>(c) the date that notices of defect were given to the current owners of the affected marine engines or off-road recreational vehicles; and</p> <p>(d) the total number or percentage of marine engines or off-road recreational vehicles repaired, including marine engines or off-road recreational vehicles requiring inspection only.</p>	<p>(3) L'entreprise qui a donné l'avis de défaut présente au ministre des rapports de suivi concernant les défauts et les correctifs qui comportent les renseignements suivants :</p> <p>a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;</p> <p>b) le nombre de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route visés par l'avis de défaut;</p> <p>c) la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des véhicules ou des moteurs visés;</p> <p>d) le nombre total ou la proportion de moteurs nautiques ou de véhicules récréatifs hors route réparés, y compris ceux ayant exigé seulement une vérification.</p>	<p>Contenu des rapports de suivi</p>
<p>Follow-up reports for marine engine defects</p>	<p>(4) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, for a defect affecting a marine engine, one follow-up report shall be submitted within 12 months after the submission of the initial report.</p>	<p>(4) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, dans le cas de défauts relatifs à un moteur nautique, un rapport de suivi est présenté au plus tard douze mois après la présentation du rapport initial.</p>	<p>Délai de présentation</p>
<p>Follow-up reports for off-road recreational vehicle defects</p>	<p>(5) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, for a defect affecting an off-road recreational vehicle, one follow-up report shall be submitted within six months after submission of the initial report and every six months</p>	<p>(5) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, dans le cas de défauts relatifs à un véhicule récréatif hors route, un rapport de suivi est présenté dans les six mois suivant la présentation du rapport initial, et ensuite</p>	<p>Délai de présentation</p>

after that for a period of two years after the day on which the notice was given or until the defect has been corrected, whichever comes first.

à tous les six mois pendant deux ans suivant la date de l'avis de défaut ou jusqu'à la correction des défauts selon celui de ces événements qui est le premier en date.

CONSEQUENTIAL AMENDMENT

MODIFICATION CORRÉLATIVE

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations

49. Paragraph 5(2)(d) of the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations is replaced by the following:

(d) designed to be used to propel snowmobiles, all-terrain vehicles, utility vehicles and off-road motorcycles, as those vehicles are defined in subsection 1(1) of the *Marine Spark-Ignition Engine and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*;

49. L'alinéa 5(2)d) du Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé est remplacé par ce qui suit :

d) conçus pour propulser des motoneiges, des véhicules tout terrain ou des motocyclettes hors route, selon la définition de ces termes au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les moteurs nautiques à allumage commandé et les véhicules récréatifs hors route*;

Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date of registration

50. (1) Sections 1, 2 and 8 to 11 come into force on the day on which these Regulations are registered.

50. (1) Les articles 1, 2 et 8 à 11 du présent règlement entrent en vigueur à la date de son enregistrement.

Date de l'enregistrement

January 1, 2008

(2) Sections 3 to 7 and 12 to 49 come into force on January 1, 2008.

(2) Les articles 3 à 7 et 12 à 49 entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

1^{er} janvier 2008

SCHEDULE
(Subsection 9(1))

ANNEXE
(paragraphe 9(1))

NATIONAL EMISSIONS MARK

MARQUE NATIONALE

