

**Réponse aux commentaires reçus sur l'ébauche du règlement
sur les émissions des moteurs hors route à allumage par
compression**

**Direction des systèmes de transport
Environnement Canada**

Mai 2004

TABLE DES MATIÈRES

1.0 Introduction	1
2.0 Intervenants ayant présenté des commentaires	1
3.0 Questions touchant les politiques : commentaires et réponse	1
3.1 Harmonisation et renvoi aux normes d'émissions des États-Unis	1
3.2 Les moteurs et les personnes assujettis au projet de règlement	3
3.3 Échéancier / entrée en vigueur	3
3.3.1 Échéancier	3
3.3.2 Entrée en vigueur	4
3.4 Moyennes, accumulation et échange de crédits	5
3.5 Moteurs de remplacement	5
3.6 Changements proposés au règlement	6
3.7 Adoption des normes du Groupe 4	6
4.0 Questions visant le règlement : commentaires et réponse	7
4.1 Interprétation	7
4.2 Demande d'autorisation pour l'apposition d'une marque nationale	8
4.3 Normes relatives aux moteurs	9
4.4 Moteurs de remplacement	10
4.5 Moteurs de transition	10
4.6 Dossiers/étiquetage	11
4.6.1 Justification de conformité	11
4.6.2 Étiquetage	12
4.7 Exigences relatives à l'importation et aux documents	13
4.8 Information sur les défauts	13

1.0 Introduction

En juillet 2003, Environnement Canada a diffusé un document de discussion relatif au *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*¹. Le présent document dresse un résumé détaillé des commentaires reçus des intervenants et les réponses d'Environnement Canada à ces commentaires. Les principaux commentaires présentés au sujet du projet de règlement sont aussi abordés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) qui accompagne la publication du règlement final dans la Partie I de la Gazette du Canada.

Les commentaires reçus se divisent en deux sections : des questions sur les politiques en général et des questions concernant l'interprétation du projet de règlement ou des suggestions d'ordre rédactionnel concernant le texte réglementaire.

2.0 Intervenants ayant présenté des commentaires

Des commentaires sur la proposition de règlement ont été présentés par les intervenants suivants :

- Alberta Association of Municipal Districts and Counties (AAMD&C)
- Ministère de l'Environnement de la C.B.
- Association canadienne de fabricants d'équipement (CAED)
- Cummins Western Canada
- Engine Manufacturers Association (EMA)
- Gouvernement du Yukon
- Manufacturers of Emission Controls Equipment (MECA)
- Ministère de l'Environnement et de la Main-d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse
- Ministère de l'environnement de la Saskatchewan
- Stevenson Equipment Limited

Veuillez noter que les commentaires ont été traduits de l'anglais.

3.0 Questions touchant les politiques : commentaires et réponse

3.1 Harmonisation et renvoi aux normes d'émissions des États-Unis

Ministère de l'environnement de la Saskatchewan :

- « ... l'intention prévue d'harmoniser les exigences réglementaires canadiennes pour ces moteurs et la teneur en soufre du carburant à celles de l'EPA américaine est un aspect vital d'application de ces changements.

¹ L'ébauche du document de discussion se retrouve à : http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/documents/part/offroad_dd/diesel_notice.cfm

Toute tentative d'harmoniser les exigences relatives au carburant et aux moteurs pour ce genre d'équipement serait salulaire. »

Association canadienne de fabricants d'équipement (CAED) :

- « ... nous saluons l'initiative du gouvernement relative au contrôle des émissions et nous appuyons fortement l'application du nouveau règlement sur les émissions. »
- « Les normes de la L[C]PE devraient respecter à la lettre celles des É.-U. sans ajout ni suppression. Il devrait s'agir d'une exigence juridique et non pas d'une conformité volontaire. »

Ministère de l'Environnement de la C.B. :

- « Nous continuons à appuyer la direction du gouvernement fédéral concernant son programme sur les véhicules et le carburant de même que son approche générale de concordance aux exigences américaines tout en apportant des ajustements au besoin pour tenir compte de la réalité canadienne. »

Cummins Western Canada :

- « ... nous appuyons la proposition puisqu'elle semble refléter le règlement de l'EPA américaine. »
- « Les normes devraient respecter à la lettre les normes de l'EPA sans ajout, ni suppression. Nous ne voulons pas d'autres critères pour mener des tests. »

Ministère de l'Environnement et de la Main-d'oeuvre de la Nouvelle-Écosse :

- « La Nouvelle-Écosse est également favorable à l'harmonisation proposée aux normes de l'EPA américaine et à la convergence des normes sur l'environnement lorsque l'on peut améliorer le rendement environnemental. »

Manufacturers of Emission Controls Association (MECA) :

- « ... appuie l'harmonisation des normes canadiennes en matière d'émission pour les moteurs hors route à allumage par compression aux normes des groupes 2 et 3 de l'EPA américaine et aux normes du groupe 4, lorsque ces dernières seront terminées, ainsi qu'à la limite de 15 ppm de la teneur en soufre pour le carburant diesel servant aux moteurs hors route. »

Equipment Manufacturers Association :

- « L'EMA soutient l'approche adoptée par Environnement Canada dans le document de discussion, qui, en grande partie, renvoie à la réglementation de l'EPA. »

Réponse :

Les commentaires réaffirment le soutien des répondants en ce qui a trait à la volonté du Canada d'harmoniser ses normes d'émissions aux normes

américaines correspondantes. Comme l'indique l'article 2 du projet de règlement, l'un des buts du règlement est d'établir au Canada des normes d'émissions et des méthodes d'essai pour les moteurs qui sont harmonisées à celles des États-Unis. Dans la mesure du possible, le projet de règlement incorpore par renvoi les normes techniques applicables renfermées dans le Code of Federal Regulations américain.

Environnement Canada entend continuer à assurer l'harmonisation aux normes du Groupe 4 de l'EPA américaine pour les moteurs hors route à allumage par compression. Les commentaires portant sur les aspects particuliers du règlement sont présentés dans d'autres sections du présent document.

3.2 Les moteurs et les personnes assujettis au projet de règlement

- CAED – « [...] le règlement devrait s'appliquer à l'équipement neuf et usagé, y compris celui des commerçants importateurs autorisés, des utilisateurs finals qui font l'importation et des importateurs du marché des moteurs usagés. De plus, qu'il soit neuf ou usagé, l'équipement et sa source d'énergie devrait pouvoir se conformer aux règles de l'EPA en vigueur au moment où l'équipement ou le véhicule a été fabriqué ».
- Cummins Western Canada – « Les règles devraient s'appliquer de la même façon pour les commerçants importateurs autorisés, les utilisateurs finals qui importent ou les importateurs du marché des moteurs usagés. »

Réponse :

Le projet de règlement abonde dans le même sens que le commentaire.

Le projet de règlement prescrit des normes sur les émissions pour les moteurs de l'année de modèle 2006 et des années subséquentes. Les normes qui s'appliquent reposent sur l'année de modèle du moteur. Toutes les personnes qui importent de tels moteurs au Canada ainsi que les personnes qui font des affaires dans le milieu de la fabrication et/ou de la distribution de moteurs de modèle 2006 ou plus tard fabriqués au Canada seraient assujetties au projet de règlement.

3.3 Échéancier / entrée en vigueur

3.3.1 Échéancier

- L'Alberta Association of Municipal Districts and Counties – « Même si notre association appuie les objectifs de diminution des émissions et d'assainissement de l'air, les membres du conseil doivent s'opposer à l'application de ce règlement à ce moment-ci. [...] l'impact sur les coûts en

capital et en entretien pour l'équipement agricole et d'autre équipement lourd [...] l'effet dévastateur de la fermeture des frontières au bétail canadien, les retombées persistantes de la sécheresse et du prix peu élevé des denrées agricoles en Alberta. »

Réponse :

Comme il est expliqué dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, en 1998, l'Environmental Protection Agency des États-Unis avait prévu une hausse du prix des moteurs diesel hors route conçus pour répondre aux normes américaines correspondantes des Groupes 2 et 3 d'environ 0,5 à 3 pour cent pour certaines gammes de puissance. La plupart des moteurs vendus au Canada respectent déjà les normes de l'EPA américaine, ce qui se reflète, par conséquent, sur les prix au Canada. On s'attend que l'hausse des prix attribuable à cette réglementation sera minime.

Le projet de règlement ira de l'avant comme prévu.

3.3.2 Entrée en vigueur

- Cummins Western Canada – « La date d'entrée en vigueur devrait être la même que celle de l'EPA américaine. »

Réponse:

Le projet de règlement établit des normes canadiennes sur les émissions qui sont harmonisées aux règles de l'EPA américaine. Les normes américaines sur les émissions sont incorporées par renvoi pour veiller à assurer l'harmonisation aux normes américaines.

Le projet de règlement entrera entièrement en vigueur le 1^{er} janvier 2006 et s'appliquera aux moteurs de modèle 2006 et ultérieur (voir le tableau 1). Les normes d'émission qui s'appliquent à un moteur d'un modèle d'une année donnée sont les mêmes que celles en vigueur aux É.-U. pour un moteur d'un modèle de la même année.

Tableau 1 : Normes sur les émissions en vertu du projet de règlement

Puissance motrice	Groupe	Date d'entrée en vigueur (Année de modèle)	HCNM +NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	PM (g/kWh)
kW<8	2	2006 et après	7,5	8,0	0,80
8≤kW<19	2	2006 et après	7,5	6,6	0,80
19≤kW<37	2	2006 et après	7,5	5,5	0,60
37≤kW<75	2	2006, 2007	7,5	5,0	0,40

	3	2008 et après	4,7	5,0	0,40
75≤kW<130	2	2006	6,6	5,0	0,30
	3	2007 et après	4,0	5,0	0,30
130≤kW<225	3	2006 et après	4,0	5,0	0,20
225≤kW<450	3	2006 et après	4,0	3,5	0,20
450≤kW≤560	3	2006 et après	4,0	3,5	0,20
kW>560	2	2006 et après	6,4	3,5	0,20

3.4 Moyennes, accumulation et échange de crédits

- « L'EMA appuie la proposition d'EC de ne pas exiger l'établissement d'un programme de moyennes, d'accumulation et d'échange de crédits à somme nulle pour le Canada. [...] l'EMA appuie l'approche d'EC, qui permet la vente au Canada de moteurs homologués par l'EPA américaine dans le cadre de ce programme, mais qui ne nécessite pas de comptabilisation de crédits distincte pour le Canada. »

Réponse :

Le projet de règlement abonde dans le même sens que le commentaire.

Comme il est mentionné dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, le Canada fait partie d'un marché canadien/américain homogène pour les moteurs hors route à allumage par compression. On s'attend à ce que les offres de produits et la composition des ventes soient semblables au Canada et aux É.-U., et donc que l'ensemble des niveaux d'émissions provenant des moteurs hors route à allumage par compression soient comparables.

Environnement Canada a déterminé que l'administration d'un programme canadien d'établissement de la moyenne pour cette catégorie de moteurs représenterait un fardeau réglementaire sans avantage proportionnel sur le plan environnemental.

3.5 Moteurs de remplacement

- CAED – « Nous espérons que cette initiative évoluera pour tenir compte des moteurs remis à neuf et ira aussi loin que suivre l'initiative américaine du financement du gouvernement visant à ce que les anciens moteurs puissent être conformes à la réglementation de l'EPA. »

Réponse :

Le projet de règlement présente des normes d'émissions pour les moteurs de l'année de modèle 2006 et les années subséquentes.

Environnement Canada n'a actuellement aucun plan pour réglementer les moteurs remis à neuf.

3.6 Changements proposés au règlement

La Stevenson Equipment Ltd. s'inquiète que la Règle d'intention de l'EPA limitera la capacité des commerçants indépendants d'équipement d'être concurrentiels sur le marché de l'équipement diesel hors route. « En règle générale, nous prétendons que les principes de base éprouvés ayant permis à l'EPA, à l'OEM [Original Equipment Manufacturer] et aux fabricants de moteurs de tisser une longue relation harmonieuse ont contribué à permettre à l'OEM/fabricants de moteurs d'être les chefs de file dans l'élaboration des lignes directrices et des réformes réglementaires portant sur l'équipement hors route pour l'EPA. [...] Dans cette optique, les commerçants autonomes luttent pour leur survie [...] dans un effort d'assurer un « libre-échange » et de se conformer aux objectifs de réduction globale des émissions ».

Réponse :

Les normes ainsi que les exigences administratives du projet de règlement ne visent pas à affecter la concurrence des industries des appareils et des moteurs diesel hors route au Canada ou des secteurs industriels ayant recours à de tels moteurs et appareils. Des règles de jeu claires et équitables devraient être bénéfiques à la concurrence, car tous les moteurs et les appareils doivent respecter les mêmes normes. Le projet de règlement toucherait les distributeurs qui s'affairent à commercialiser des moteurs et des appareils qui ne répondent pas aux normes nord américaines.

3.7 Adoption des normes du Groupe 4

Le MECA a présenté les commentaires qu'ils avaient formulés sur les normes du Groupe 4 proposées par l'EPA américaine et la limite de teneur en soufre du carburant fixée à 15 ppm.

- « Si les normes sur les moteurs diesel hors route proposées par l'EPA et le programme de contrôle de la teneur en soufre dans le carburant diesel sont adoptés, ces entreprises s'engagent à faire les investissements nécessaires pour s'assurer que la technologie de contrôle des émissions nécessaire est disponible. »
- « Le MECA croit que les normes du Groupe 4 pour les émissions de gaz d'échappement et les émissions du carter proposées par l'EPA américaine pour les moteurs diesel hors route peuvent être respectées de manière rentable dans les délais proposés. »

- « Comme c'est le cas pour le respect des normes 2007/2010 pour les moteurs de véhicules lourds routiers, le carburant diesel à teneur en soufre de < 15 ppm est absolument essentiel pour répondre aux normes proposées par l'EPA pour les moteurs diesel hors route de 25 à > 750 hp et les normes sur les oxydes d'azote proposées par l'EPA pour les moteurs diesel hors route de 75 à > 750 hp. »
- « Le MECA appuie également l'application d'une limite intérimaire de soufre de 500 ppm dont l'EPA américaine propose l'entrée en vigueur en 2007. La réduction de la teneur en soufre dans le carburant diesel hors route par rapport aux niveaux actuels relevés au Canada permettra non seulement d'obtenir des avantages directs sur la qualité de l'air et d'accroître la durabilité des moteurs, mais d'avoir aussi recours à la technologie du catalyseur pour l'oxydation du diesel. »

Réponse :

Le Programme fédéral sur les véhicules moins polluants, les moteurs et les carburants de février 2001 établit la politique du Canada portant sur l'élaboration de normes d'émissions harmonisées à celles des É.-U. Le projet de règlement sur les émissions permettra de présenter un système de réglementation pour les moteurs diesel hors route s'harmonisant aux normes américaines de l'EPA. Environnement Canada prévoit l'harmonisation aux normes du Groupe 4 de l'EPA américaine dès que la version définitive aura été produite.

Environnement Canada s'affaire à élaborer des amendements au Règlement sur le soufre dans le carburant diesel pour réglementer la teneur du soufre dans le carburant diesel hors route en harmonisation avec les niveaux de l'EPA américaine et, au besoin, pour appuyer les technologies de contrôle des émissions pour les moteurs.

4.0 Questions visant le règlement : commentaires et réponse

4.1 Interprétation

La Stevenson Equipment Limited :

- « Les normes incorporées par renvoi au CFR dans ce règlement correspondent à celles stipulées dans le CFR et doivent être interprétées comme excluant
 - a) des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;
 - b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à l'accumulation et à l'échange de crédits relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières;

c) des normes ou des justifications de conformité émises par toute autorité autre que l'EPA.

De quelle façon la LCPE pourra répondre aux enjeux mentionnés précédemment en comparaison à l'EPA? »

Réponse :

Le projet de règlement énonce les normes techniques relatives aux émissions de gaz d'échappement, aux émissions du carter et à la fumée. Il établit des normes d'émission et des procédures d'essai qui s'harmonisent à celles de l'EPA américaine. Même si l'ensemble des objectifs du projet de règlement sont semblables, la loi des deux pays varie. La loi canadienne n'autorise pas de pouvoir discrétionnaire tel qu'exercé par l'administrateur de l'EPA américaine.

Le projet de règlement est structuré de sorte que les certificats de conformité de l'EPA américaine sont acceptés, que l'administrateur de l'EPA ait exercé son pouvoir discrétionnaire ou non, et que des normes de rechange soient appliquées ou non.

Dans le cas des moteurs qui ne sont pas homologués par l'EPA, un fabricant ou un importateur peut présenter une justification de conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes et il s'agit normalement de la même justification qui serait produite pour obtenir un certificat de l'EPA.

4.2 Demande d'autorisation pour l'apposition d'une marque nationale

La Stevenson Equipment Ltd. a voulu obtenir des précisions sur la marque nationale

- « Une entreprise qui prévoit apposer une marque nationale sur un moteur doit s'adresser au ministre pour obtenir une autorisation. Quels sont les critères d'autorisation? »
- « Des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut confirmer que les normes fixées dans ce règlement sont respectées. Quel genre de renseignements sera accepté? »

Réponse :

Les entreprises sont chargées de s'assurer que leurs produits sont conformes au projet de règlement. En vertu de l'article 152 de la LCPE, 1999, une entreprise ne peut transférer les véhicules et les moteurs visés par le règlement d'une province ou d'un territoire à un autre s'ils ne portent pas la marque nationale. Conformément au paragraphe 153(1) de la LCPE, 1999, les moteurs doivent être conformes aux exigences du projet de règlement comme préalable à l'utilisation de la marque. Ce même paragraphe exige également la conformité comme condition à l'importation, de sorte que la marque nationale ne soit pas essentielle

pour les moteurs importés. Le projet de règlement, par conséquent, exclut l'exigence pour les moteurs importés de présenter une marque nationale.

Parmi les renseignements qui pourraient répondre à l'exigence de l'alinéa 6(2)d) du document de discussion (également l'alinéa 6(2)d) du projet de règlement) permettant à une entreprise de vérifier la conformité aux normes, mentionnons notamment (consulter le Guide sur le règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé) :

- a. Une expérience récente concernant l'obtention d'un certificat en matière d'émission délivré par l'EPA pour les moteurs visés dans le projet de Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression.
- b. Des données techniques démontrant qu'on est en mesure de vérifier le respect des normes fixées dans le projet de règlement, incluant, sans toutefois y être limité, des données décrivant les capacités des installations de vérification des émissions utilisées par l'entreprise ou en son nom afin d'obtenir des données prouvant la conformité de ses moteurs aux normes stipulées dans le Règlement. Il peut s'agir de données prouvant que les installations de vérification des émissions utilisées au nom de l'entreprise ont obtenu des résultats ayant permis d'obtenir un certificat de conformité auprès de l'EPA.

4.3 Normes relatives aux moteurs

- EMA – « EC devrait supprimer ou réviser les dispositions du paragraphe 8(1). Ce paragraphe interdirait le recours à un système antipollution rejetant des « substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé ». On exploite pratiquement tous les systèmes antipollution en modifiant la composition chimique du gaz d'échappement pouvant ainsi créer des polluants atmosphériques qui ne seraient pas présents autrement. [...] l'EMA recommande qu'EC supprime l'ensemble de cette disposition ou du moins restreigne cette interdiction aux systèmes antipollution qui causent l'émission d'une substance qui susciterait un risque irraisonnable pour le public. »

Réponse :

Le paragraphe 8(1) du document de discussion (paragraphe 9(1) du Projet de règlement) vise à refléter les normes de l'EPA américaine (article 106, sous-partie B, partie 89 du Code of Federal Regulations).

Le paragraphe 8(1) du document de discussion englobe une restriction sur les paramètres de conception d'un système antipollution. Environnement Canada croit qu'il est important que le projet de règlement englobe une restriction de

conception sur les systèmes antipollution. Ce n'est pas l'intention d'Environnement Canada d'empêcher le recours aux systèmes antipollution dont on prévoit l'utilisation pour répondre aux normes américaines sur les émissions.

4.4 Moteurs de remplacement

- EMA – « EC devrait adopter des dispositions autorisant l'importation au Canada de moteurs désignés comme moteurs de remplacement, conformément à la réglementation de l'EPA et ainsi réduire au minimum le fardeau d'exigences additionnelles en matière d'étiquetage. »

Réponse :

Le projet de règlement abonde dans le même sens que le commentaire.

La disposition de l'article 11 du document de discussion portant sur les moteurs de remplacement (article 12 du projet de règlement) a été modifiée pour qu'elle soit plus claire. De plus, le paragraphe 12(3) a été ajouté afin d'exiger qu'une étiquette soit apposée sur les moteurs de remplacement pour faciliter l'administration du règlement. Cette étiquette peut être, soit une étiquette bilingue identifiant le moteur comme un moteur de remplacement, ou bien être l'étiquette de moteur de remplacement définie par l'EPA, conformément au paragraphe 1003(b)(7), sous-partie K, partie 89, du Code of Federal Regulations.

4.5 Moteurs de transition

- EMA – « EC ne devrait pas restreindre la définition de « moteur de transition » et devrait harmoniser les périodes au cours desquelles ces moteurs peuvent être utilisés à celles de l'EPA américaine. »

Réponse :

Le projet de règlement abonde dans le même sens que le commentaire.

On a modifié les dispositions relatives au moteur de transition de l'article 12 du document de discussion (article 13 du projet de règlement). On a élargi la définition d'un moteur de transition pour tenir compte des dispositions de flexibilité que l'EPA américaine établit pour les fabricants de machines en vertu de l'article 102(d), sous-partie B, partie 89, du Code of Federal Regulations. De plus, on a ajouté le paragraphe 13(5) pour permettre à une entreprise d'importer des moteurs de transition à être installés dans des machines qui seraient admissibles.

On a modifié les périodes d'admissibilité pour les moteurs de transition afin d'en assurer l'harmonisation aux normes américaines.

Pour faciliter l'administration du projet de règlement, on a conservé les exigences d'étiquetage pour les moteurs de transition. On a élargi les exigences relatives à l'étiquetage en tenant compte de la pratique actuelle adoptée volontairement par l'industrie pour l'étiquetage des moteurs flexibles (appelés moteurs de transition au Canada) aux É.-U.

4.6 Dossiers/étiquetage

4.6.1 Justification de conformité

- La Stevenson Equipment Ltd. s'interroge sur les exigences de l'article 15 – « Formuler une demande au fabricant d'un équipement original (OEM) pour obtenir une copie du certificat de l'EPA conformément à la réglementation actuelle, est habituellement très difficile à obtenir. [...] Si un fabricant d'un équipement original peut supprimer l'homologation du statut sur les émissions pour n'importe quel moteur, toute demande faite par un détaillant d'équipement indépendant recevra une réponse indiquant la suppression de l'homologation. »
- La Stevenson Equipment Ltd. se pose des questions en regard de l'article 17 – « [...] un moteur fabriqué dans les huit ans précédant la demande – Est-ce que la clause devrait plutôt être liée aux moteurs importés par la personne figurant au dossier et aux moteurs qui s'appliquent conformément à l'application graduelle à compter de 2006? Nous demande-t-on d'acquiescer des lettres de conformité du moteur pour chaque machine (moteur) que nous envisageons d'acheter, même au Canada? »
- La Stevenson Equipment Ltd. – « ... l'énoncé du fabricant concernant le statut d'homologation de l'EPA pourrait changer après que nous ayons présenté notre déclaration, ayons confirmé les bonnes mesures en matière d'étiquetage, etc. [...] nous prévoyons que le fabricant de l'équipement original / fabricant de moteurs annulera l'homologation du moteur et prétendra que l'étiquette est frauduleuse. [...] il n'existe aucune façon de confirmer ou de prouver que l'on a fait volte-face dans le cas du statut d'homologation. [...] Notre machine (moteur) pourrait être saisi [...] et nous serons mis à l'amende et accusés d'enfreindre la LCPE. »

Réponse :

Ces questions sont d'ordre commercial et doivent être réglées entre les fabricants de moteurs et les distributeurs. Les exigences du projet de règlement concernant les documents devant être conformes aux normes réglementaires n'ont pas été modifiées. Toutefois, Environnement Canada est disposé à revoir cette question si l'on peut prouver que le projet de règlement pourrait avoir de lourdes conséquences négatives sur le cours normal des affaires des distributeurs.

Les entreprises sont chargées de s'assurer que les moteurs importés respectent le projet de règlement et de fournir une justification de conformité à la demande du ministre. Le projet de règlement permet à une entreprise de fournir une justification de conformité; il s'agit d'un certificat de conformité valide de l'EPA américaine et de la preuve que l'appareil est vendu durant la même période aux É.-U. (article 16 du projet de règlement). Une justification de conformité peut également être présentée selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes (article 17 du projet de règlement).

Le ministre peut demander une justification de conformité pour les moteurs assujettis au projet de règlement pour une période pouvant aller jusqu'à 8 ans après leur fabrication. Cette période correspond au délai de conservation des dossiers en vertu des normes actuelles de l'EPA.

4.6.2 Étiquetage

- EMA – « EC devrait réduire au minimum le fardeau d'ajouter des exigences en matière d'étiquetage pour le Canada. [...] Les exigences d'étiquetage qui ne sont pas harmonisées à celles de l'EPA sont problématiques en raison du coût de mise en œuvre des nouvelles étiquettes, de la complexité du processus d'étiquetage et des contraintes d'espace. »
- CAED – « Nous croyons que l'on devrait apposer sur tout équipement une décalque appropriée de l'EPA dès le moment de fabrication. »
- Cummins – « Tout équipement devrait avoir la bonne décalque ou étiquette de l'EPA qui s'appliquait au moment de la fabrication. »
- Stevenson Equipment Ltd. – « plusieurs des étiquettes en plastique autocollantes qu'utilisent Caterpillar et Volvo s'enlèvent facilement [...]. Si nous importons un moteur qui est étiqueté en bonne et due forme au moment de l'importation, quelle est la durée de notre responsabilité? »

Réponse :

Les étiquettes d'identification du moteur visent à faciliter l'administration du projet de règlement. Les moteurs couverts par un certificat de conformité de l'EPA doivent être ainsi désignés par une étiquette de l'EPA américaine portant de l'information sur le moteur. Il faut adopter les bonnes mesures d'étiquetage des moteurs de remplacement (article 12 du projet de règlement) et de transition (article 13).

Quant à la durée de l'étiquetage, Environnement Canada s'attend sur le plan pratique à ce qu'une étiquette apposée à un moteur puisse y demeurer. Environnement Canada prévoit traiter chaque cas d'absence d'étiquette de façon individuelle.

4.7 Exigences relatives à l'importation et aux documents

- EMA – « L'EMA appuie l'approche d'EC qui permet de réduire au minimum l'ajout de documents portant sur l'importation et de présenter un ensemble de rapports. [...] nous demandons avec insistance à EC de collaborer avec Douanes Canada pour s'assurer que le règlement canadien est très bien compris au moment de son application. [...] les moteurs remis à neuf ne sont pas assujettis aux exigences d'étiquetage de l'EPA et sont actuellement importés au Canada sans retard injustifié et cette pratique ne devrait pas changer. Une directive spécifique pourrait s'avérer nécessaire dans le cas de ces moteurs afin d'éviter des retards en raison de l'absence d'étiquette. »

Réponse :

Les exigences relatives à la documentation sur l'importation ressemblent à celles du Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et reflètent l'information qui doit être facilement accessible sur les documents qui sont déjà fournis à l'Agence des services frontaliers du Canada (portait auparavant le nom d'Agence des douanes et du revenu du Canada). Cette simplification devrait permettre de réduire les charges administratives des importateurs et du gouvernement en supprimant la nécessité de créer et de présenter un formulaire supplémentaire. Pour faciliter la transition, le Ministère entend préparer un document d'orientation pour éclairer les importateurs concernant les exigences d'importation dans le cadre de ce règlement (consulter le Document d'orientation du règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé).

4.8 Information sur les défauts

- EMA – « EC devrait administrer la section de l'information portant sur les défauts dans le cadre du projet de règlement en s'inspirant des exigences relatives aux renseignements portant sur les défauts de l'EPA américaine. [...] nous demandons dans le cas de la gestion des dispositions portant sur l'information sur les défauts que le ministre ait recours au pouvoir discrétionnaire prévu dans la LCPE de la manière suivante :
 - 1) Interpréter de façon générale la « constatation d'un défaut » comme il est stipulé au paragraphe 157(1) comme correspondant à la présence de défauts sur 25 moteurs. [...]
 - 2) Harmoniser le contenu de l'avis de défectuosité au contenu du Emission Defect Information Report (EDIR) comme il est défini par l'EPA dans l'article 40, partie 85, sous-partie T 85.1903(c) du CFR.
 - 3) [...] Dans les cas où l'on détermine qu'aucun correctif n'est requis, le ministre doit utiliser son pouvoir discrétionnaire et ne pas réclamer du fabricant de faire parvenir un avis à chaque propriétaire et de lui exiger de présenter des rapports initiaux et trimestriels concernant le défaut. [...] nécessaire pour éviter d'autres rapports et des dépenses inutiles [...]

4) Harmoniser le contenu du rapport initial mentionné au paragraphe 157(7) de la LCPE au contenu du rapport Voluntary Emission Recall Report [...] Les exigences de l'EPA satisfont ou excèdent celles de la LCPE [...]

5) Harmoniser le contenu du rapport trimestriel mentionné au paragraphe 157(7) de la LCPE au contenu du rapport trimestriel comme il est défini par l'EPA dans l'article 40, partie 85, sous-partie T 85.1904(b) du CFR. »

Réponse :

Même si Environnement Canada prévoit administrer les demandes relatives aux avis de défaut de manière compatible à la pratique exercée aux É.-U., la loi canadienne est différente et le règlement ne pourra pas faire l'objet d'une harmonisation exacte.

L'article 157 de la LCPE (1999) précise les obligations d'une entreprise « qui constate un défaut de conception, de fabrication, de construction ou de fonctionnement du moteur qui entraîne ou est susceptible d'entraîner la non-conformité aux normes prescrites ». Ces obligations comprennent la présentation d'un premier avis et de rapports de suivi sur une période de deux ans à moins d'avis contraire de la part du ministre. Environnement Canada prévoit recevoir un rapport semblable à celui prescrit par l'EPA au paragraphe 85.1903 du CFR.