



Date de la décision : Le 2 novembre 2021

Référence : *Prilik c. Canada (Environnement et Changement climatique)*, 2021 TPEC 12

Numéros des dossiers du TPEC : 0011-2021 et 0012-2021

Intitulés : *Prilik c. Canada (Environnement et Changement climatique)* (0011-2021);
MTZ Equipment Ltd. c. Canada (Environnement et Changement climatique) (0012-2021)

Demandeurs : Arie Prilik et MTZ Equipment Ltd.

Défendeur : Ministre de l'Environnement et du Changement climatique du Canada

Objet de la procédure : Révision, au titre de l'article 15 de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement*, LC 2009, c 14, art 126, des pénalités infligées en vertu de l'article 7 de cette loi relativement à une violation de l'alinéa 13(2)d) du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, DORS/2005-32, pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, LC 1999, c 33.

Date de l'audience : Demande instruite sur dossier

Comparutions :

Parties

Avocat ou représentant

Arie Prilik et
MTZ Equipment Ltd.

Arie Prilik

Ministre de l'Environnement et
du Changement climatique du Canada

Samantha Pillon

DÉCISION RENDUE PAR :

PAUL MULDOON

Introduction

[1] L'entreprise qui a déposé la présente demande de révision a vendu à un acheteur américain un tracteur qui a par la suite été réimporté au Canada pour être vendu à un acheteur de l'Ouest canadien. Ce tracteur était muni d'un moteur dont l'importation n'était plus permise selon les lois canadiennes sur l'environnement, et des procès-verbaux ont donc été dressés à l'encontre de l'entreprise et de l'un de ses dirigeants. L'entreprise et le dirigeant visé demandent la révision de ces procès-verbaux pour divers motifs. Au terme de la présente décision, les procès-verbaux sont maintenus.

Contexte

[2] La présente décision fait suite à une demande de révision présentée au Tribunal de la protection de l'environnement du Canada (le « Tribunal ») par MTZ Equipment Ltd. et Arie Prilik (les « demandeurs ») relativement à une sanction administrative pécuniaire (« SAP ») infligée par Environnement et Changement climatique Canada (« ECCC ») le 16 mars 2021 et à un procès-verbal modifié dressé le 17 mars 2021.

[3] L'agent d'application de la loi d'ECCC, Tom Petrovic, a infligé les SAP en cause aux demandeurs en application de l'article 7 de la *Loi sur les pénalités administratives en matière d'environnement*¹ (la « LPAME ») relativement à une violation alléguée de l'alinéa 153(1)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*² (la « LCPE ») et de l'alinéa 13(2)d) du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*³ (le « Règlement sur les émissions des moteurs »), pris en vertu de la LCPE.

[4] Dans ses observations, ECCC souligne que le *Règlement sur les émissions des moteurs* a été abrogé le 4 juin 2021. Cependant, ECCC fait remarquer que ce règlement continue de s'appliquer aux termes de l'article 54 du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé*⁴.

[5] Les demandeurs ont saisi le réviseur-chef d'une demande de révision les 16 et 17 mars 2021 en vertu de l'article 15 de la LPAME.

[6] L'instruction a eu lieu sur dossier. ECCC était représenté par l'avocate Samantha Pillon. Le demandeur Arie Prilik se représentait lui-même et représentait MTZ Equipment Ltd (« MTZ »). Dans leurs observations, les demandeurs ont principalement fait valoir qu'ils supposaient que les règlements américains et canadiens étaient similaires; ils ont également fait valoir que l'entreprise subirait des difficultés si elle devait

¹ LC 2009, c 14, art 126.

² LC 1999, c 33.

³ DORS/2005-32, al 2c) et 2.1b).

⁴ DORS/2020-258.

payer la SAP qui lui avait été infligée et que le procès-verbal modifié dressé à l'encontre de MTZ le 17 mars 2021 annulait le procès-verbal daté du 16 mars 2021.

[7] Pour les motifs énoncés ci-après, le Tribunal conclut que les SAP infligées à MTZ et à M. Prilik doivent être maintenues et que la demande de révision doit être rejetée.

Questions en litige

[8] Les questions en litige sont les suivantes :

- a. ECCC a-t-il établi les éléments de la violation de l'alinéa 153(1)a) de la LCPE?
- b. Dans l'affirmative, le montant des SAP infligées à MTZ et à M. Prilik doit-il être modifié?
- c. Les arguments présentés par les demandeurs dans leurs demandes de révision justifient-ils l'annulation des procès-verbaux?

Lois et règlements pertinents

[9] Les dispositions les plus pertinentes de la LPAME sont les suivantes :

7 La contravention à une disposition, un ordre, une directive, une obligation ou une condition désignés en vertu de l'alinéa 5(1)a) constitue une violation pour laquelle l'auteur — personne, navire ou bâtiment — s'expose à une pénalité dont le montant est déterminé conformément aux règlements.

11(1) L'auteur présumé de la violation — dans le cas d'un navire ou d'un bâtiment, son propriétaire, son exploitant, son capitaine ou son mécanicien en chef — ne peut invoquer en défense le fait qu'il a pris les mesures nécessaires pour empêcher la violation ou qu'il croyait raisonnablement et en toute honnêteté à l'existence de faits qui, avérés, l'exonéreraient.

(2) Les règles et principes de la common law qui font d'une circonstance une justification ou une excuse dans le cadre d'une poursuite pour infraction à une loi environnementale s'appliquent à l'égard d'une violation dans la mesure de leur compatibilité avec la présente loi.

20(1) Après avoir donné au demandeur et au ministre un préavis écrit ou oral suffisant de la tenue d'une audience et leur avoir accordé la possibilité de présenter oralement leurs observations, le réviseur ou le comité décide de la responsabilité du demandeur.

(2) Il appartient au ministre d'établir, selon la prépondérance des probabilités, que le demandeur a perpétré la violation.

(3) Le réviseur ou le comité modifie le montant de la pénalité s'il estime qu'il n'a pas été établi conformément aux règlements.

22 En cas de décision défavorable, l'auteur de la violation est tenu au paiement de la pénalité mentionnée dans la décision.

[10] Les dispositions les plus pertinentes du *Règlement sur les pénalités administratives en matière d'environnement*, DORS/2017-109 (le « RPAME ») sont les suivantes :

4(1) Le montant de la pénalité applicable à une violation de type A, B, ou C est calculé selon la formule suivante :

$$W + X + Y + Z$$

où :

W représente le montant de la pénalité de base prévu à l'article 5;

X le cas échéant, le montant pour antécédents prévu à l'article 6;

Y le cas échéant, le montant pour dommages environnementaux prévu à l'article 7;

Z le cas échéant, le montant pour avantage économique prévu à l'article 8.

5 Le montant de la pénalité de base applicable à une violation est celui prévu à la colonne 3 de l'annexe 4 ou de l'annexe 5, selon l'auteur et le type de violation commise figurant, respectivement, aux colonnes 1 et 2 de cette même annexe.

[11] Les dispositions pertinentes de la LCPE sont les suivantes :

153(1) Pour une entreprise, l'apposition d'une marque nationale sur des véhicules, moteurs ou équipements, la vente de véhicules, moteurs ou équipements ainsi marqués et l'importation de véhicules, moteurs ou équipements sont subordonnées à l'observation des conditions suivantes :

a) conformité aux normes réglementaires applicables à la catégorie à la fin de l'assemblage principal des véhicules ou de la fabrication des moteurs ou des équipements;

[...]

(2) Sauf disposition contraire du règlement, le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'apposition d'une marque nationale et à l'importation, pourvu que les conditions qui y sont mentionnées soient remplies avant que l'entreprise se départisse des véhicules, des moteurs ou des équipements et avant la présentation des véhicules pour immatriculation sous le régime des lois d'une province ou d'un gouvernement autochtone.

[12] Les dispositions pertinentes du *Règlement sur les émissions des moteurs* sont les suivantes (ces dispositions sont reproduites en totalité à l'annexe A) :

13(1) Le présent article s'applique à tout moteur, ci-après désigné « moteur de transition », auquel l'entreprise choisit d'appliquer une norme prévue au paragraphe (2) et qui satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

[...]

(2) Une entreprise peut choisir d'appliquer à des moteurs de transition d'une catégorie de puissance brute donnée l'une ou plusieurs des normes ci-après au lieu de celles visées aux articles 9 à 11 si, dans le cas des moteurs visés à l'alinéa (1)a), l'installation au Canada a lieu au cours de la période correspondant à la norme choisie ou si, dans le cas de ceux visés à l'alinéa (1)b), ils sont importés au cours de cette même période :

[...]

d) dans le cas de moteurs de transition de puissance brute supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW :

[...]

Exposé conjoint des faits

[13] Les parties conviennent des principaux faits pertinents qui sont énoncés dans un document daté du 21 juin 2021 et qui peuvent être résumés comme suit.

[14] Arie Prilik est l'un des dirigeants de MTZ, dont le siège social est situé à Thornhill, en Ontario. MTZ se spécialise dans la distribution et la vente de tracteurs agricoles fabriqués par Minsk Tractor Works à Minsk, au Bélarus.

[15] Les agents d'application de la loi d'ECCC ont la responsabilité de faire respecter les lois et les règlements sur la protection de l'environnement, dont la LCPE et ses règlements, notamment le *Règlement sur les émissions des moteurs*.

[16] Le 2 avril 2020, MTZ a importé au Canada un tracteur équipé d'un moteur de transition. Ce tracteur du modèle de 2013 portait le numéro MTZ 020.4#090C00599 et son moteur, de l'année de modèle 2013 ou d'une année de modèle ultérieure, était un moteur du groupe 3 et portait le numéro 805373. Ce tracteur avait initialement été importé au Canada vers le mois de mai 2013. Il a ensuite été vendu à un détaillant des États-Unis vers le mois de février 2014 avant d'être revendu et expédié au Canada le 2 avril 2020.

[17] L'étiquette apposée sur le moteur du tracteur, dont une copie avait été transmise à la Division des transports le 28 août 2020, indiquait qu'il s'agissait d'un moteur d'une puissance de 62 kW de la famille _BSML4.75062, une famille de moteurs qui fait partie du groupe 3 d'après le *Règlement sur les émissions des moteurs*. Conformément à ce

règlement, l'importation des moteurs de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure répondant aux normes d'émissions applicables aux moteurs du groupe 3 d'une catégorie de puissance supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW était autorisée jusqu'au 31 décembre 2018.

[18] MTZ a vendu le tracteur à un acheteur de l'Ouest canadien et ne sait plus où il se trouve.

[19] MTZ avait déjà reçu une SAP le 25 octobre 2019 en vertu de la LCPE et de ses règlements.

Observations des demandeurs

[20] Les observations des demandeurs peuvent être résumées de la manière suivante :

[TRADUCTION]

- a. Depuis qu'ECCC a communiqué pour la première fois avec les demandeurs en septembre 2020, il a été impossible de localiser le tracteur en question, car le détaillant qui avait aidé à faciliter la vente est décédé en août 2020 et aucune information n'est disponible au sujet de l'emplacement du tracteur. On suppose toutefois qu'il se trouve au Manitoba ou en Saskatchewan. De plus, le gouvernement ne dispose d'aucun registre centralisé qui permettrait de connaître l'emplacement de ce tracteur.
- b. Les répercussions sur l'environnement sont minimes, car le moteur en question, qui est une composante d'un tracteur de ferme, est un moteur du groupe 3 relativement neuf et écologique d'une puissance de 77 hp.
- c. Si, en principe, une violation a été commise, il serait injuste d'essayer d'en faire porter le blâme aux demandeurs dans la mesure où la situation « tombait entre les mailles du filet » d'une réglementation complexe. Il est communément admis que les règlements canadiens sur l'environnement sont généralement similaires aux règlements américains. De plus, l'utilisation du tracteur en question était permise aux États-Unis selon la loi. Par conséquent, il était logique de supposer qu'il était légalement permis d'utiliser le tracteur au Canada, sinon les agriculteurs canadiens auraient été désavantagés par rapport aux agriculteurs américains.
- d. Le tracteur a été légalement importé au Canada depuis l'Europe vers 2013. Si le tracteur n'avait pas quitté le pays, il aurait été légal de continuer de s'en servir au Canada. En fait, le tracteur a quitté le pays lorsqu'il a été vendu à un acheteur américain, mais il a par la suite été réimporté au Canada avant d'être revendu.

- e. La loi ne devrait pas être appliquée de manière sélective, car, chaque année, des agriculteurs canadiens achètent des centaines de tracteurs américains d'occasion qui sont importés au Canada sans problème. Cependant, bon nombre de ces tracteurs ne sont pas conformes aux règlements applicables aux moteurs du groupe 4, et il en va de même pour de nombreux véhicules américains d'occasion importés au Canada. L'agriculteur qui a acheté le tracteur avait choisi un tracteur MTZ dont le moteur du groupe 4 était relativement écologique, ce qui constituait un réel avantage pour l'environnement canadien.
- f. La pandémie de COVID-19 a eu des conséquences désastreuses sur MTZ, dont les ventes ont chuté de 60 % en 2020 par rapport à 2019. Toute pression financière supplémentaire pourrait donc entraîner la fermeture de l'entreprise et le licenciement des employés qui y travaillent encore. La situation de l'entreprise est également précaire en raison de son bilan désastreux en 2018 et des pertes nettes de près d'un million de dollars qu'elle affiche actuellement. Une pénalité de 13 400 \$ lui poserait donc de grandes difficultés.
- g. Les procès-verbaux modifiés nous occasionnent des inconvénients et du travail supplémentaires et exigent notamment que nous fassions des impressions et des envois postaux en double, ce qui nuit à l'environnement. Ces procès-verbaux sont un autre exemple du travail bâclé de certains agents d'application de la loi, qui sont peut-être motivés par le désir de produire davantage de procès-verbaux au lieu de tenter d'obtenir justice ou de faire ce qui est vraiment mieux pour l'environnement. Nous supposons que le procès-verbal modifié annule automatiquement le procès-verbal antérieur portant le numéro 8300-2855. Nous sommes d'avis que les procès-verbaux dressés après le dépôt d'une demande de révision ne devraient pas être valides.

Observations d'ECCC

[21] ECCC soutient que les demandeurs ne respectent pas l'alinéa 153(1)a) de la LCPE parce que cette disposition interdit l'importation d'un moteur qui n'est pas conforme aux normes énoncées dans le *Règlement sur les émissions des moteurs*. En effet, le moteur qui a été importé ne remplit pas les conditions applicables aux moteurs dont l'importation est permise selon ce règlement. Par conséquent, ECCC est d'avis que l'importation par MTZ du moteur du tracteur le 2 avril 2020 contrevient à la LCPE et que l'agent d'application de la loi a dressé à juste titre un procès-verbal à l'encontre de MTZ.

[22] De même, ECCC affirme qu'un procès-verbal peut être dressé à l'encontre des dirigeants d'une personne morale ainsi qu'à l'encontre de la personne morale elle-même,

et qu'un procès-verbal a donc été signifié à juste titre au dirigeant de MTZ pour la même violation.

[23] ECCC fait valoir qu'une violation de l'alinéa 153(1)a) de la LCPE est une violation de type B et que la formule figurant au paragraphe 4(1) du RPAME a été correctement utilisée pour calculer le montant de la SAP applicable à ce type de violation. ECCC affirme que le montant de la pénalité de base infligée à M. Prilik personnellement en tant que dirigeant de MTZ a été fixé correctement à 400 \$, et que le montant de la SAP infligée à MTZ a correctement été établi à 13 000 \$ compte tenu de la présence de facteurs aggravants tels que les antécédents de non-conformité, les dommages environnementaux et l'avantage économique.

[24] ECCC prétend que la SAP de 400 \$ infligée à M. Prilik en tant que dirigeant de MTZ correspondait effectivement au montant de base de la pénalité applicable à une personne ayant commis une violation de type B.

[25] ECCC soutient également que la SAP de 13 000 \$ infligée à MTZ est exacte compte tenu de la présence de facteurs aggravants comme les antécédents de non-conformité, les dommages environnementaux et l'avantage économique. Selon ECCC, le fait qu'une SAP a été infligée à MTZ au cours des cinq dernières années pour une violation de la même disposition de la LCPE démontre que l'entreprise a des antécédents de non-conformité.

[26] ECCC affirme que l'argument des demandeurs selon lequel les émissions du moteur en question sont [TRADUCTION] « minimales » n'est pas pertinent, car en important ce moteur après la période limite d'importation, les demandeurs ont fait entrer au Canada un moteur rejetant des hydrocarbures et d'autres substances chimiques dont les niveaux étaient supérieurs à ceux établis dans les normes applicables, ce qui a également contribué aux dommages subis. ECCC soutient aussi que ni la LCPE ni le *Règlement sur les émissions des moteurs* ne prévoient qu'il faut vérifier le respect des limites d'émissions avant d'établir qu'une violation a été commise.

[27] ECCC fait en outre valoir que le facteur lié à l'avantage économique doit être pris en compte, car les demandeurs ont reconnu que le tracteur a été vendu à un acheteur de l'Ouest canadien. Un avantage économique a donc été tiré de l'importation de ce tracteur. D'après ECCC, l'agent d'application de la loi n'était également pas tenu de prendre en compte un autre élément que le moteur de transition lui-même pour déterminer si un avantage économique « net » ou « permanent » a été tiré.

[28] ECCC prétend que, compte tenu des facteurs susmentionnés et des montants indiqués à l'annexe 4 du *Règlement sur les émissions des moteurs*, la SAP de 13 000 \$ infligée à MTZ est exacte.

[29] ECCC fait observer que le Tribunal n'a pas compétence pour examiner les moyens de défense et les arguments soulevés par les demandeurs dans leurs deux demandes

de révision. Selon ECCC, le Tribunal ne peut que déterminer si une violation a été commise et si le montant de la pénalité infligée a été calculé correctement. Qui plus est, ECCC affirme que les demandeurs ne peuvent invoquer en défense le fait qu'ils ont pris les mesures nécessaires pour empêcher la violation ou qu'ils croyaient raisonnablement et en toute honnêteté à l'existence de faits qui, avérés, les exonéreraient. ECCC soutient aussi que le Tribunal n'a pas le pouvoir de modifier le montant de la pénalité, sauf s'il n'a pas été établi conformément au libellé de la LPAME et du RPAME. De plus, d'après ECCC, le terme « juste » employé à l'article 3 de la LPAME fait référence à l'examen équitable des faits reprochés et au calcul équitable de la SAP.

[30] ECCC fait valoir que le Tribunal n'a pas compétence pour examiner la décision d'un agent d'application de la loi qui a exercé son pouvoir discrétionnaire en dressant un procès-verbal assorti d'une SAP au lieu de se prévaloir de l'une des autres solutions mises à sa disposition en délivrant par exemple un avertissement aux demandeurs. De plus, ECCC reconnaît certes que la pandémie a eu des répercussions sur la viabilité commerciale des demandeurs, mais il soutient que ces derniers ont commis une violation et que la pénalité infligée a été calculée correctement en conformité avec les dispositions de la LPAME et du RPAME.

[31] ECCC soutient également que le fait que le tracteur avait été importé au Canada à une date antérieure ou qu'il avait été légalement importé dans un autre pays ne signifie pas que le régime canadien est injuste. De plus, le Tribunal ne peut pas examiner ces arguments, tout comme il ne peut pas examiner les raisons pour lesquelles l'agent d'application de la loi a choisi d'infliger les pénalités en cause en l'espèce.

[32] ECCC affirme que la LPAME autorise les agents d'application de la loi à annuler ou à modifier un procès-verbal tant que le Tribunal n'est pas saisi d'une demande de révision. En l'espèce, le procès-verbal modifié a été envoyé aux demandeurs le lendemain de la signification du procès-verbal initial et il ne visait qu'à modifier le numéro du procès-verbal initial. Selon ECCC, le fait que le Tribunal s'appuie sur le procès-verbal initial ou le procès-verbal modifié n'aura aucune incidence sur l'issue de la révision. De plus, les inconvénients ou le travail supplémentaire qu'ont dû supporter les demandeurs en raison de cette modification sont négligeables.

Analyse et conclusions

Principes généraux

[33] En vertu de l'article 20 de la LPAME, les réviseurs doivent déterminer si une violation a été commise et si la SAP a été calculée correctement. Il incombe à ECCC de démontrer, selon la prépondérance des probabilités, les éléments de la violation. Les moyens de défense relatifs à l'« erreur de fait » et à la « diligence raisonnable » ne peuvent être invoqués, en application de l'article 11 de la LPAME. En ce qui concerne le

montant de la SAP, le Tribunal doit déterminer s'il a été calculé correctement selon la formule et les éléments énoncés aux articles 4 à 8 du RPAME.

Question n° 1 : ECCC a-t-il établi les éléments d'une violation de l'alinéa 153(1)a de la LCPE?

[34] Selon le cadre législatif de base applicable, une violation de l'alinéa 153(1)a de la LCPE est commise lorsqu'une entreprise importe un moteur qui ne satisfait pas aux normes établies dans le *Règlement sur les émissions des moteurs*.

[35] L'alinéa 13(2)d) du *Règlement sur les émissions des moteurs* donne des directives précises en ce qui a trait à l'importation d'un moteur de transition. Selon cette disposition, l'importation d'un moteur de transition est permise lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- a. le moteur de transition est un moteur du groupe 3 qui est conforme aux normes prévues à l'alinéa 10(1)a) du *Règlement sur les émissions des moteurs*;
- b. l'année de modèle du moteur de transition se situe entre 2006 et 2011;
- c. la puissance du moteur de transition est supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW;
- d. le moteur de transition a été importé le 31 décembre 2018 ou avant cette date.

[36] Les faits sur lesquels l'agent d'application de la loi s'est appuyé pour dresser un procès-verbal à l'encontre de MTZ sont décrits de la manière suivante dans le procès-verbal :

[TRADUCTION]

MTZ Equipment Ltd. se spécialise dans la distribution et la vente de tracteurs agricoles fabriqués par Minsk Tractor Works à Minsk, au Bélarus. Le 2 avril 2020, MTZ Equipement Ltd. a importé un tracteur équipé d'un moteur de transition. Une copie de l'étiquette apposée sur le moteur a été transmise à la Division des transports le 28 août 2020. D'après le numéro de la famille de moteurs indiquée sur cette étiquette, et aux termes du *Règlement sur les émissions des moteurs*, il s'agit d'un moteur de transition du groupe 3. L'importation des moteurs de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure répondant aux normes d'émissions applicables aux moteurs du groupe 3 d'une catégorie de puissance supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW était autorisée jusqu'au 31 décembre 2018.

[37] Dans l'exposé conjoint des faits mentionné précédemment, les demandeurs reconnaissent qu'un tracteur a été importé le 2 avril 2020. Ce tracteur du modèle de 2013 portait le numéro MTZ 020.4#090C00599 et son moteur, de l'année de modèle 2013 ou

d'une année de modèle ultérieure, était un moteur du groupe 3 et portait le numéro 805373. Ce tracteur avait initialement été importé au Canada vers le mois de mai 2013. Il a ensuite été vendu à un détaillant des États-Unis vers le mois de février 2014 avant d'être revendu et expédié au Canada le 2 avril 2020. Les demandeurs reconnaissent que l'étiquette apposée sur le moteur du tracteur, dont une copie avait été transmise à la Division des transports le 28 août 2020, indiquait qu'il s'agissait d'un moteur d'une puissance de 62 kW de la famille _BSML4.75062, une famille de moteurs qui fait partie du groupe 3 d'après le *Règlement sur les émissions des moteurs*.

[38] Après avoir examiné les spécifications du moteur en parallèle avec le paragraphe 13(2) du *Règlement sur les émissions des moteurs*, le Tribunal conclut qu'il s'agit d'un moteur du groupe 3 d'une année de modèle ultérieure à 2011 (l'année de modèle du moteur étant de 2013) qui a une puissance supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW (la puissance exacte du moteur étant de 62 kW). Le Tribunal conclut également que le moteur en question a été importé après le 31 décembre 2018 (plus précisément, le 2 avril 2020), ce qui est contraire à l'alinéa 13(2)d).

[39] Par conséquent, le Tribunal conclut que le moteur de transition qui a été importé au Canada par MTZ ne satisfait pas aux exigences de l'alinéa 13(2)d) du *Règlement sur les émissions des moteurs* et qu'ECCC a donc établi les éléments d'une violation de l'alinéa 153(1)a) de la LCPE.

Question n° 2 : Le montant des SAP infligées à MTZ et à M. Prilik doit-il être modifié?

[40] Pour les motifs énoncés ci-après, le Tribunal conclut que le montant des SAP en cause a été calculé correctement. Les demandeurs n'ont d'ailleurs pas contesté le calcul du montant de ces SAP.

[41] Selon les principes généraux établis, et conformément au paragraphe 4(1) du RPAME, la formule à utiliser pour calculer le montant d'une SAP applicable à une violation de type A, B ou C est la suivante :

**Montant de la pénalité de base + montant pour antécédents de non-conformité +
montant pour dommages environnementaux + montant pour avantage
économique**

[42] Le montant d'une SAP comprend une pénalité de base, qui est déterminée en fonction du type de violation commise et de l'auteur de la violation selon qu'il s'agit d'une personne physique ou d'une personne morale. Le montant d'une SAP ne doit toutefois pas être inférieur au montant de la pénalité de base⁵. De plus, les conditions établies dans le RPAME doivent être remplies pour que les autres éléments de la formule de calcul, soit le montant pour antécédents de non-conformité, le montant pour dommages

⁵ *Hoang c. Canada (Environnement et Changement climatique)*, 2019 TPEC 2, au para 23.

environnementaux et le montant pour avantage économique, soient ajoutés au montant de la SAP⁶.

[43] La violation reprochée à M. Prilik est une violation de type B. Le montant de la pénalité de base à infliger à une personne qui commet ce type de violation est de 400 \$. Par conséquent, le montant de la pénalité de base infligée à M. Prilik en tant que dirigeant de MTZ est exact.

[44] Le montant total de la SAP infligée à MTZ est de 13 000 \$ et comprend le montant de la pénalité de base, auquel ont été ajoutés les montants prévus pour divers facteurs aggravants, soit (a) les antécédents de non-conformité, (b) les dommages environnementaux et (c) l'avantage économique.

[45] Pour ce qui est du facteur relatif aux antécédents de non-conformité, les demandeurs ont reconnu qu'une SAP a été infligée à MTZ le 25 octobre 2019 pour une violation de la LCPE et du *Règlement sur les émissions des moteurs*. Aux termes du RPAME, l'agent d'application de la loi doit tenir compte d'une violation à toute section de la partie 7 de la LCPE ou aux règlements d'application de cette loi ayant été commise dans les cinq ans précédant une violation. En conséquence, le Tribunal conclut qu'un montant pour antécédents de non-conformité a été ajouté à juste titre au montant de la SAP infligée à l'entreprise.

[46] En ce qui a trait au facteur relatif aux dommages environnementaux, le Tribunal souscrit à l'opinion d'ECCC, qui a fait remarquer qu'en important le moteur en question après la période limite d'importation prévue, MTZ a [TRADUCTION] « fait entrer au Canada un moteur rejetant des hydrocarbures et d'autres substances chimiques dont les niveaux étaient supérieurs à ceux établis dans les normes applicables, ce qui a également contribué aux dommages environnementaux subis⁷ ». Par contre, le Tribunal ne juge pas convaincant l'argument des demandeurs selon lequel ces émissions supplémentaires sont minimes, car l'effet cumulatif de ces émissions pourrait être important si la période limite pour l'importation de tous les moteurs de ce type était prolongée. Le Tribunal est d'avis que l'objet de la LCPE sera contrecarré si l'on n'interprète pas le libellé clair du *Règlement sur les émissions des moteurs*, qui vise la « réduction d'hydrocarbures, d'oxydes d'azote, de particules et de monoxyde de carbone provenant des moteurs par l'établissement de limites d'émissions pour ces substances, seules ou combinées⁸ ». Le Tribunal souscrit également aux arguments d'ECCC pour qui ni la LCPE ni le *Règlement sur les émissions des moteurs* ne prévoient qu'il faut vérifier le respect des limites d'émissions avant d'infliger une SAP.

[47] En ce qui concerne le facteur relatif à l'avantage économique, les demandeurs ont reconnu que MTZ a vendu le tracteur équipé du moteur mentionné dans la SAP. La vente

⁶ RPAME, aux art 6-8.

⁷ Observations d'ECCC, au para 26.

⁸ *Règlement sur les émissions des moteurs*, à l'al 2a).

de ce tracteur est donc suffisante pour établir qu'un avantage économique a été tiré. Je suis d'ailleurs d'accord avec l'analyse effectuée par le Tribunal dans le cadre d'une affaire antérieure⁹ :

[...] Selon la disposition en question, il suffit de déterminer « si l'auteur de la violation tire un avantage économique, y compris l'évitement d'une dépense, de la violation commise ». Lorsqu'un produit est vendu à un client sans le permis requis, il s'agit clairement là d'une forme d'avantage économique, dans la mesure où, au moment de la violation, la vente a soit généré des revenus pour le vendeur, soit donné lieu à un compte débiteur pour le demandeur. Le fait qu'un tel avantage économique dure ou non, après qu'une violation a été constatée et que des mesures de conformité et de contrôle d'application et des procédures de révision ont été mises en œuvre, ne change rien au fait qu'un avantage économique a été tiré de la violation au moment où celle-ci a été commise.

[48] Par conséquent, le Tribunal estime que l'agent d'application de la loi a eu raison de conclure que MTZ a tiré un avantage économique de l'importation du tracteur en question.

Question n° 3 : Les procès-verbaux sont-ils invalides ?

[49] Après avoir examiné les arguments des demandeurs, le Tribunal est d'avis qu'aucun de ces arguments ne justifie qu'il modifie ses conclusions portant que les éléments de la violation ont été établis et que le montant de la pénalité a été correctement calculé.

[50] L'argument des demandeurs selon lequel il est impossible de localiser le tracteur depuis qu'il a été acheté par une personne de l'Ouest canadien est sans pertinence. En effet, le Tribunal a conclu que l'importation du moteur constitue un élément de la violation, et ce fait a été admis.

[51] De plus, lorsqu'il a analysé le calcul du montant des SAP infligées, le Tribunal a examiné l'argument des demandeurs selon lequel les répercussions de l'importation sur l'environnement sont minimales.

[52] Les demandeurs ont fait valoir qu'ils croyaient que les [TRADUCTION] « règlements canadiens et américains comportaient les mêmes exigences » et qu'il était donc logique de supposer que l'utilisation du moteur en question serait permise au Canada selon la loi. Toutefois, le paragraphe 11(1) de la LPAME dispose que l'auteur présumé de la violation ne peut invoquer en défense le fait qu'il croyait raisonnablement et en toute honnêteté à l'existence de faits qui, avérés, l'exonéreraient. Par conséquent, même si les demandeurs croyaient que les règlements canadiens et américains étaient les mêmes, ils ne peuvent invoquer en défense cette croyance erronée.

⁹ 1952157 Ontario Inc. c. Canada (Environnement et Changement climatique), 2019 TPEC 5, au para 47.

[53] En outre, les demandeurs ne peuvent pas invoquer en défense le fait qu'il aurait été légal de continuer d'utiliser le tracteur s'il n'avait pas quitté le pays pour être expédié aux États-Unis avant d'être réimporté au Canada. D'après l'exposé conjoint des faits, le tracteur a été importé au Canada le 2 avril 2020. Les antécédents de ce tracteur ne sont donc pas pertinents.

[54] Par ailleurs, il n'est pas du ressort du Tribunal d'examiner l'allégation des demandeurs selon laquelle des agriculteurs canadiens achètent chaque année des centaines de tracteurs américains qui sont importés au Canada sans problème. Même si cette allégation est véridique, la LPAME ne confère pas au Tribunal le pouvoir de déterminer si des mesures de contrôle d'application doivent être prises ou si les agents doivent exercer leur pouvoir discrétionnaire dans l'un ou l'autre cas.

[55] Le Tribunal reconnaît que l'imposition d'une SAP peut avoir des répercussions financières sur les demandeurs, surtout en temps de pandémie, où ces répercussions risquent de toucher encore plus durement les demandeurs. Cependant, le Tribunal n'a pas compétence pour prendre ce facteur en considération durant sa révision des SAP infligées.

[56] Il est maintenant temps d'examiner la question du procès-verbal modifié. Les demandeurs soutiennent que le procès-verbal modifié daté du 17 mars 2021 qui a été signifié à MTZ le lendemain de la délivrance du procès-verbal initial annule celui-ci. Les demandeurs ne contestent toutefois pas le procès-verbal dressé à l'encontre de M. Prilik.

[57] Pour mettre en contexte cette allégation, il convient de présenter la chronologie des événements ainsi que les faits pertinents :

- Deux procès-verbaux ont été signifiés aux demandeurs le 16 mars 2021 : un procès-verbal à M. Prilik (n° 8300-2856) et un procès-verbal à MTZ (n° 8300-2855).
- Les demandeurs ont immédiatement présenté une demande de révision de ces deux procès-verbaux.
- Le 17 mars 2021, ECCC a signifié un procès-verbal « modifié » à MTZ (n° 8300-2587), qui modifiait uniquement le numéro du procès-verbal, qui a été remplacé par 8300-2587 au lieu de 8300-2856.
- Le même jour, les demandeurs ont répondu en affirmant que le procès-verbal n° 8300-2587 devrait annuler le procès-verbal n° 8300-2855 compte tenu du libellé de l'article 16 de la LPAME. Ils ont également mentionné ce qui suit : [TRADUCTION] « Pour cette raison, et en raison des objections précédemment soulevées, nous vous saurions gré d'annuler le procès-verbal ou de réduire le montant de la pénalité en le fixant au montant minimum acceptable ».

[58] ECCC soutient que le procès-verbal modifié a été dressé le lendemain de la signification du procès-verbal initial et qu'il modifiait uniquement le numéro du

procès-verbal initial. Il s'agit donc d'une question administrative. De plus, ECCC affirme que seules les modifications importantes sont visées par l'article 16. Si tous les types de modifications y étaient visés, il lui serait alors difficile d'organiser et de gérer les dossiers.

[59] Le Tribunal conclut que le procès-verbal modifié d'ECCC qui a été signifié à MTZ le 17 mars 2021 n'annule pas celui qui avait été signifié à l'entreprise le jour précédent et qu'il n'y a pas eu manquement à l'équité procédurale dans les circonstances.

[60] L'article 16 de la LPAME est ainsi libellé :

16 Tant que le réviseur-chef n'est pas saisi d'une demande de révision du procès-verbal, tout agent verbalisateur peut soit l'annuler, soit corriger toute erreur qu'il contient.

[61] Les demandeurs soulèvent un point intéressant en ce qui concerne l'interprétation de l'article 16 de la LPAME. Toutefois, en l'espèce, le Tribunal estime qu'il n'a pas à s'appuyer sur l'interprétation de l'article 16 pour rendre sa décision. Le Tribunal est d'avis que le procès-verbal dressé le 17 mars 2021 demeurerait valide même s'il établissait que les demandeurs avaient raison de dire que le procès-verbal « modifié » annule celui qui a été signifié à MTZ le 16 mars 2021. Selon l'article 16, ECCC ne peut pas modifier un procès-verbal après que le réviseur-chef a été saisi d'une demande de révision de ce procès-verbal. Par contre, en général, rien n'empêche ECCC de dresser de nouveaux procès-verbaux. Comme il a été mentionné, même si le procès-verbal initialement signifié à MTZ était annulé, un nouveau procès-verbal lui a été signifié et les demandeurs y ont répondu [TRADUCTION] « en s'appuyant sur les objections qu'ils avaient précédemment soulevées¹⁰ ».

[62] En l'espèce, le Tribunal conclut qu'il n'y a eu aucun manquement à l'équité procédurale. Le procès-verbal du 17 mars 2021 a été signifié le lendemain de la délivrance du procès-verbal initial et, je le répète, il ne modifiait que le numéro du procès-verbal initial. Aucune autre modification n'y était apportée. Les demandeurs connaissaient la position d'ECCC en ce qui a trait à la violation et étaient en communication avec ECCC depuis longtemps lorsque les procès-verbaux ont été dressés. La modification ou le nouveau procès-verbal n'avait aucune incidence importante sur les arguments présentés par les demandeurs dans leur demande de révision. En fait, ils y répétaient les mêmes objections quant au procès-verbal initial et au procès-verbal subséquent.

[63] Le Tribunal reconnaît que le procès-verbal modifié a occasionné des difficultés aux demandeurs. Cependant, le Tribunal conclut qu'aucun préjudice grave n'a été causé aux demandeurs, car le bien-fondé de leurs arguments n'a pas été contesté étant donné

¹⁰ Dans la décision *BGIS O&M Solutions Inc. c. Canada (Environnement et Changement climatique)*, 2021 TPEC 9, aux para 85-87, le Tribunal a mentionné que des façons efficaces et rapides doivent être trouvées pour corriger les erreurs contenues dans un procès-verbal.

qu'ils ont confirmé au Tribunal que leurs observations concernaient à la fois le procès-verbal modifié et le nouveau procès-verbal.

Conclusion

[64] ECCC s'est acquitté du fardeau qui lui incombe aux termes du paragraphe 20(2) de la LPAME en démontrant, selon la prépondérance des probabilités, l'existence d'une violation de l'alinéa 153(1)a) de la LCPE. De plus, la SAP a été calculée correctement conformément au RPAME. Le Tribunal a été régulièrement saisi de la demande de révision des procès-verbaux n^{os} 8300-2856 et 8300-2587.

Décision

[65] Les SAP sont maintenues et la demande de révision est rejetée.

Demande de révision rejetée

« Paul Muldoon »

PAUL MULDOON
RÉVISEUR

Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression, DORS/2005-32, para 13(1) et al 13(2)a) à 13(2)d) [le « Règlement sur les émissions des moteurs »]

Moteurs de transition

13(1) Le présent article s'applique à tout moteur, ci-après désigné « moteur de transition », auquel l'entreprise choisit d'appliquer une norme prévue au paragraphe (2) et qui satisfait à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) il est importé ou fabriqué au Canada afin d'être installé dans ou sur une machine;
- b) il est installé dans ou sur une machine et est importé au Canada.

(2) Une entreprise peut choisir d'appliquer à des moteurs de transition d'une catégorie de puissance brute donnée l'une ou plusieurs des normes ci-après au lieu de celles visées aux articles 9 à 11 si, dans le cas des moteurs visés à l'alinéa (1)a), l'installation au Canada a lieu au cours de la période correspondant à la norme choisie ou si, dans le cas de ceux visés à l'alinéa (1)b), ils sont importés au cours de cette même période :

a) dans le cas de moteurs de transition de puissance brute inférieure à 19 kW, jusqu'au 31 décembre 2014, les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a);

b) dans le cas de moteurs de transition de puissance brute supérieure ou égale à 19 kW mais inférieure à 37 kW :

(i) jusqu'au 31 décembre 2014, les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a),

(ii) jusqu'au 31 décembre 2018, les normes visant les moteurs du groupe intérimaire 4 selon le tableau 2 de l'article 102 de la sous-partie B du CFR 1039;

c) dans le cas de moteurs de transition de puissance brute supérieure ou égale à 37 kW mais inférieure à 56 kW :

(i) jusqu'au 31 décembre 2014, les normes visant les moteurs du groupe 2 prévues par le CFR 89 et visées à l'alinéa 10(1)a),

(ii) jusqu'au 31 décembre 2018, les normes visant les moteurs du groupe intérimaire 4 prévues au tableau 3 de l'article 102 de la sous-partie B du CFR 1039;

d) dans le cas de moteurs de transition de puissance brute supérieure ou égale à 56 kW mais inférieure à 75 kW :