

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, MAY 31, 2006

OTTAWA, LE MERCREDI 31 MAI 2006

Statutory Instruments 2006

Textes réglementaires 2006

SOR/2006-89 to 104 and SI/2006-73 to 88

DORS/2006-89 à 104 et TR/2006-73 à 88

Pages 446 to 538

Pages 446 à 538

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 11, 2006, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 11 janvier 2006, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

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

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

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

Registration
SOR/2006-89 May 11, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee)

P.C. 2006-365 May 11, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration and the Treasury Board, pursuant to paragraph 19.1(a)^a of the *Financial Administration Act* and, considering that it is in the public interest to do so, subsection 23(2.1)^b of that Act, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee)*.

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS (SECTION 303 FEE)

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 303(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

Fee — \$490 **303. (1)** A fee of \$490 is payable by a person for the acquisition of permanent resident status.

(2) Section 303 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

Transitional — subsection (4) (5) For the purpose of subsection (4), if the fee was paid before the day on which this subsection comes into force, the amount to be remitted and repaid — except to the extent otherwise remitted — is \$975.

Transitional — remission (6) Despite subsections (4) and (5), in the case where the fee of \$975 was paid in accordance with paragraph (3)(a), a portion of that fee in the amount of \$485 is remitted and shall be repaid — except to the extent otherwise remitted — by the Minister to the person who paid the fee if

(a) the person in respect of whom the fee was paid has, on or before the day on which this subsection comes into force, not yet acquired permanent resident status and they are a person referred to in any of paragraphs 117(1)(a), (c), (d) or (h); or

(b) the person in respect of whom the fee was paid acquires permanent resident status on or after the day on which this subsection comes into force and they are not a person referred to in any of paragraphs 117(1)(a), (c), (d) or (h).

^a S.C. 1991, c. 24, s. 6
^b S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)
¹ SOR/2002-227

Enregistrement
DORS/2006-89 Le 11 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303)

C.P. 2006-365 Le 11 mai 2006

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et du Conseil du Trésor et en vertu de l'alinéa 19.1a)^a et du paragraphe 23(2.1)^b de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant, aux termes de cette dernière disposition, que l'intérêt public le justifie, prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS (FRAIS PRÉVUS À L'ARTICLE 303)

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 303(1) du Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés¹ est remplacé par ce qui suit :

Frais de 490 \$ **303. (1)** Des frais de 490 \$ sont à payer par toute personne pour l'acquisition du statut de résident permanent.

(2) L'article 303 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

Disposition transitoire relative au paragraphe (4) (5) Pour l'application du paragraphe (4), si les frais ont été acquittés avant l'entrée en vigueur du présent paragraphe, la remise et le remboursement s'élèvent à 975 \$, moins toute somme déjà remise à ce titre.

Disposition transitoire — remise (6) Malgré les paragraphes (4) et (5), dans le cas où des frais de 975 \$ ont été acquittés conformément à l'alinéa (3)a), remise est accordée de la somme de 485 \$ — moins toute somme déjà remise à ce titre — laquelle correspond à une partie de ces frais et est remboursée par le ministre à la personne qui les a acquittés si la personne à l'égard de laquelle les frais ont été acquittés :

a) est visée par l'un ou l'autre des alinéas 117(1)a), c), d) et h) et n'a pas encore acquis le statut de résident permanent à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe;

b) n'est pas visée par l'un ou l'autre des alinéas 117(1)a), c), d) et h) et acquiert le statut de résident permanent à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou à une date ultérieure.

^a L.C. 1991, ch. 24, art. 6
^b L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)
¹ DORS/2002-227

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The Right of Permanent Residence Fee (RPRF), first introduced in 1995 as the Right of Landing Fee (ROLF), was based on the principle that individuals receiving a specific benefit over and above the services enjoyed by the general taxpayer should share in the financial burden related to the granting of this privilege. Originally, this fee was set at \$975 and was required to be paid prior to visa issuance (overseas applicants), or prior to becoming a permanent resident (applicants in Canada). Since the fee is associated with the tangible and intangible benefits accruing to new permanent residents, the RPRF is repaid in full if the client is refused or chooses not to proceed with immigration.

Over the years, numerous measures have been taken to mitigate negative impacts:

- A loan option was introduced in 1995 to reduce the short-term financial impact on applicants
- Flexibility was introduced regarding the timing of payment in 1997
- The requirement to pay the RPRF was removed for refugees and protected persons in 2000
- The requirement to pay the RPRF was removed for dependent children, regardless of age or marital status, in 2002.

There is no direct linkage between the revenues generated from this fee and funding for integration programs. The RPRF is deposited into the Consolidated Revenue Fund and is not available for re-spending by the Department.

This amendment is intended to ease the financial burden associated with immigrating to Canada.

What has changed

Section 303 of the IRP Regulations is amended as follows:

- Reduce the RPRF by approximately 50% for persons who are currently subject to the fee and who have not yet obtained permanent resident status
- Repay excess monies paid for the RPRF where:
 - The applicant paid the fee and the visa was issued prior to the coming into force of these provisions but the person has become a permanent resident after the coming into force of these provisions
 - The sponsor paid the fee prior to the coming into force of these provisions and, at the time of the coming into force of these provisions, the sponsored applicant had not yet become a permanent resident.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Les frais relatifs au droit de résidence permanente (FDRP), instaurés en 1995 sous le nom de droit exigé pour l'établissement (DEPE), étaient fondés sur le principe que les personnes bénéficiant d'un avantage particulier en sus des avantages dont bénéficiait le contribuable en général devaient assumer une partie du fardeau financier occasionné par l'octroi du privilège en question. Initialement, ces frais s'élevaient à 975 \$ et devaient être versés avant la délivrance du visa (aux demandeurs à l'étranger) ou avant l'acquisition du statut de résident permanent (aux demandeurs au Canada). Comme ils sont liés aux avantages tangibles et intangibles offerts aux nouveaux résidents permanents, les FDRP sont entièrement remboursables si le client voit sa demande rejetée ou choisit de ne pas immigrer.

Au fil des ans, de nombreuses mesures ont été prises pour atténuer les conséquences néfastes :

- La possibilité d'obtenir un prêt a été offerte à compter de 1995 de façon à réduire, à court terme, les conséquences financières pour les demandeurs
- Depuis 1997, les demandeurs jouissent d'une certaine flexibilité sur l'échéancier du paiement
- Le versement des FDRP n'est plus exigé depuis 2000 dans le cas des réfugiés et des personnes protégées
- Le versement des FDRP n'est plus exigé depuis 2002 pour les enfants à charge quel que soit leur âge et leur état civil.

Il n'y a pas de lien direct entre les recettes générées par ces frais et les fonds destinés à l'intégration. Les FDRP sont versés au Trésor et ne peuvent être réutilisés par le ministère.

La réduction de ces frais vise à alléger le fardeau financier lié à l'immigration au Canada.

Nature des modifications

Les dispositions suivantes modifient l'article 303 du RPR :

- Réduction d'environ 50 % des FDRP pour quiconque est actuellement assujéti à ces frais et n'a pas encore acquis le statut de résident permanent
- Remise des sommes excédentaires payées relativement au FDRP dans les cas suivants :
 - Le demandeur a payé le frais et le visa a été délivré avant l'entrée en vigueur de ces dispositions mais l'intéressé est devenu résident permanent après l'entrée en vigueur de ces dispositions
 - Le frais a été payé par le parrain avant l'entrée en vigueur de ces dispositions et, au moment de l'entrée en vigueur de ces dispositions, la personne parrainée n'est pas encore résidente permanente.

Alternatives

There is no alternative to a regulatory framework that would permit a reduction of the RPRF and a repayment of the excess monies paid.

Benefits and CostsBenefits

This measure will minimize the financial burden for applicants for permanent resident status.

Costs

Costs include \$380M in foregone revenue over five years (for monies that will not be collected from new applicants) and a one time cost of approximately \$89M in repayments for those applicants who have not yet become permanent residents as of the effective date. The cost to administer the repayments is estimated at \$6M.

Consultation

There has been discussion surrounding the RPRF for a number of years. During the 2006 election campaign there was some support for varying the fee by immigrant, based on their financial situation and the socio-economic situation in their country of origin. There was also some support during the 2006 election to phase out the fee over the next three years. As well, in 2005, organizations representing immigrants called for an elimination of the fee at the Standing Committee hearings on Citizenship and Immigration.

Compliance and Enforcement

CIC has developed a comprehensive operational plan to ease implementation of this measure. Operational systems changes are anticipated to be ready in time for or shortly after the effective date. In order to manage expectations, the communications strategy will clearly articulate the population eligible for the repayment, the process they will need to follow to receive the repayment, the exchange rate and the anticipated length of time it will take before individuals can expect to receive it.

Gender-based analysis

The fee reductions will have positive impacts overall.

Lower-income women and men in the economic class, and young women and men, who have had less opportunity to accrue savings, will be positively affected. However, although mitigated, the remaining fee will continue to have a disproportionately negative impact on women and men from countries where rates of currency exchange are higher and average annual incomes are lower. While fee reduction will also be positive for live-in caregivers, who are overwhelmingly female, these permanent resident applicants are most likely to be the lowest-income earning in the economic class and most likely to take out an RPRF loan. The remaining fee will continue to have a differential impact on this group compared with other economic class groups.

Reduction of the RPRF for other social and humanitarian clients will have positive impacts and will lessen the financial impacts of immigration. More women than men are likely to experience obstacles to sponsorship, based on economic disadvantage.

Solutions envisagées

La seule solution permettant de réduire les FDRP et de permettre une remise de frais est le cadre réglementaire.

Avantages et coûtsAvantages

Cette mesure réduira le fardeau financier des demandeurs de résidence permanente.

Coûts

Les coûts comprennent un manque à gagner annuel de 380 M\$ sur cinq ans (pour les sommes que ne verseront pas les nouveaux demandeurs) et un coût ponctuel d'environ 89 M\$ pour le remboursement des frais aux demandeurs qui n'auront pas acquis la résidence permanente à la date d'entrée en vigueur de ces dispositions. Le coût administratif de la remise est évalué à 6 M\$.

Consultations

Les FDRP font l'objet de discussions depuis de nombreuses années. Durant la campagne électorale de 2006 il a été suggéré d'adopter un barème adapté à l'immigrant qui tient compte de sa situation financière et des conditions socioéconomiques de son pays d'origine. Il a également été suggéré d'éliminer progressivement ces frais au cours des trois prochaines années. De plus en 2005, durant les audiences du Comité permanent de la citoyenneté et de l'immigration, des organismes représentant les immigrants ont demandé l'élimination des frais.

Respect et exécution

CIC a élaboré un plan opérationnel exhaustif pour faciliter la mise en œuvre de cette mesure. Les modifications nécessaires pour adapter les systèmes opérationnels devraient avoir été complétées à la date d'entrée en vigueur de ces modifications ou peu après cette date. Afin de gérer les attentes, la stratégie de communication indiquera clairement qui a droit au remboursement, quoi faire pour être remboursé, le taux de change applicable et les délais prévus pour ce remboursement.

Analyse comparative entre les sexes

La réduction des frais donnera de bons résultats dans l'ensemble.

Les femmes et les hommes à faible revenu de la composante économique et les jeunes gens (hommes et femmes) qui ont moins eu l'occasion d'économiser en profiteront. Cependant, malgré cette baisse, les frais à payer auront des conséquences disproportionnées pour les femmes et les hommes de pays pour lesquels le taux de change est plus élevé et où le revenu annuel moyen est inférieur. La réduction des frais sera aussi un avantage pour les aides familiaux, qui sont surtout des femmes, quoique ces demandeurs de résidence permanente soient les plus susceptibles de toucher le revenu le plus faible parmi les immigrants de la composante économique et de demander un prêt pour le paiement des FDRP. Les frais qui seront versés continueront d'avoir une incidence différente sur les membres de ce groupe comparative-ment aux membres d'autres groupes de la composante économique.

La réduction des FDRP pour les clients des composantes sociale et humanitaire leur sera bénéfique et diminuera le fardeau financier occasionné par l'immigration. Il est probable qu'un plus grand nombre de femmes que d'hommes rencontreront des

The remaining fee may remain an economic challenge and have a differential impact on those seeking family reunification as these clients are the most likely to require RPRF loans.

Only limited data is available to undertake an analysis of impacts by gender of the different categories at this time. Ongoing monitoring and analysis of this fee and the loans is necessary to assess the impacts by gender of the regulatory changes, in relation to sex, age, family composition and diversity, including their country of origin and their immigrant class.

Contact

Les Linklater
Director General
Immigration Branch
Jean Edmonds North Tower, 7th Floor
300 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
FAX: (613) 941-9323

obstacles au parrainage pour des raisons financières. Les frais à verser pourrait demeurer un problème et pourraient avoir des conséquences distinctes pour les personnes désireuses de rejoindre leur famille dans la mesure où ces clients sont les plus susceptibles de demander un prêt pour le versement des FDRP.

En ce moment, seules des données limitées sont accessibles pour l'analyse des incidences sur les diverses catégories, selon le sexe. Un suivi et une analyse continus des frais et des prêts sont nécessaires pour évaluer les incidences sexospécifiques des modifications qui seront apportées au règlement, selon des facteurs comme l'âge, la composition de la famille et la diversité, y compris leur pays d'origine et leur catégorie d'immigrant.

Personne-ressource

Les Linklater
Directeur général p.i.
Direction générale de l'immigration
Tour Jean-Edmonds Nord, 7^e étage
300, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-9323

Registration
SOR/2006-90 May 11, 2006

CUSTOMS TARIFF

Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to the Sultanate of Oman)

P.C. 2006-369 May 11, 2006

Whereas the Sultanate of Oman is a beneficiary of the Most-Favoured-Nation Tariff under the *Customs Tariff*^a;

And whereas the Governor in Council is of the opinion that the Sultanate of Oman is a developing country;

Therefore, in order to extend entitlement to the General Preferential Tariff to all eligible goods that originate in the Sultanate of Oman, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraph 34(1)(a) of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to the Sultanate of Oman)*.

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE CUSTOMS TARIFF (EXTENSION OF GENERAL PREFERENTIAL TARIFF TO THE SULTANATE OF OMAN)

AMENDMENT

1. The reference to “Sultanate of Oman” in the List of Countries and Applicable Tariff Treatments set out in the schedule to the *Customs Tariff*¹ is replaced with a reference to “Sultanate of Oman †”.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order extends the benefits of the General Preferential Tariff (GPT) to the Sultanate of Oman. The GPT provides for lower rates of duty on a wide range of products from developing countries. This measure will assist the Sultanate of Oman in expanding its export earnings.

Alternatives

There is no practical alternative for amending the Schedule to the *Customs Tariff*. Section 34 of the *Customs Tariff* is the appropriate authority and permits the Governor in Council to extend the benefit of the GPT treatment to a country.

^a S.C. 1997, c. 36
¹ S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/2006-90 Le 11 mai 2006

TARIF DES DOUANES

Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (octroi du tarif de préférence général au Sultanat d'Oman)

C.P. 2006-369 Le 11 mai 2006

Attendu que le Sultanat d'Oman est un pays bénéficiant du tarif de la nation la plus favorisée aux termes du *Tarif des douanes*^a;

Attendu que la gouverneure en conseil estime que le Sultanat d'Oman est un pays en développement,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'alinéa 34(1)a) du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend, afin d'accorder le bénéfice du tarif de préférence général à toutes les marchandises admissibles originaires du Sultanat d'Oman, le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (octroi du tarif de préférence général au Sultanat d'Oman)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU TARIF DES DOUANES (OCTROI DU TARIF DE PRÉFÉRENCE GÉNÉRAL AU SULTANAT D'OMAN)

MODIFICATION

1. Dans la Liste des pays et traitements tarifaires qui leur sont accordés figurant à l'annexe du *Tarif des douanes*¹, « Sultanat d'Oman » est remplacé par « Sultanat d'Oman † ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le présent décret accorde le bénéfice du tarif de préférence général (TPG) au Sultanat d'Oman. Le TPG prévoit l'application de droits de douane à des taux moins élevés à l'égard d'un large éventail de produits originaires de pays en développement. Cette mesure aidera le Sultanat d'Oman à accroître ses revenus à l'exportation.

Solutions envisagées

Il n'existe aucune autre solution pratique pour modifier l'annexe du *Tarif des douanes*. L'article 34 du *Tarif des douanes* est la disposition pertinente autorisant le gouverneur en conseil à accorder le bénéfice du TPG à un pays donné.

^a L.C. 1997, ch. 36
¹ L.C. 1997, ch. 36

Benefit and Costs

The extension of GPT treatment to the Sultanate of Oman is aimed at assisting in its development and will ensure that their exports to Canada are treated in the same manner as those of other developing countries. Given current trade patterns, the estimated amount of duty foregone would be minimal, less than \$10,000 annually.

Consultation

Foreign Affairs and International Trade Canada supports this measure.

Compliance and Enforcement

The Canada Border Services Agency will ensure that the applicable tariff treatment is accorded to imported goods from the country concerned.

Contact

Diane Kelloway
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-6470

Avantages et coûts

L'octroi du bénéfice du TPG au Sultanat d'Oman aidera à son développement et fera en sorte que ses exportations à destination du Canada feront l'objet du même traitement que celui réservé aux produits provenant d'autres pays en développement. Si l'on se fie au profil actuel des échanges, le montant des droits de douane auxquels le gouvernement renonce par suite de cette mesure sera minime (moins de 10 000 \$ par année).

Consultations

Affaires étrangères et Commerce international Canada appuie cette mesure.

Respect et exécution

L'Agence des services frontaliers du Canada veillera à ce que les marchandises importées du pays en cause fassent l'objet du régime tarifaire approprié.

Personne-ressource

Diane Kelloway
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-6470

Registration
SOR/2006-91 May 11, 2006

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1014 — Wine Standard)

P.C. 2006-370 May 11, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1014 — Wine Standard)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1014 — WINE STANDARD)

AMENDMENTS

1. (1) Paragraph B.02.100(a) of the *Food and Drug Regulations*¹ is replaced by the following:

(a) shall be an alcoholic beverage that is produced by the complete or partial alcoholic fermentation of fresh grapes, grape must, products derived solely from fresh grapes, or any combination of them;

(2) Subparagraphs B.02.100(b)(iii) and (iv) of the Regulations are replaced by the following:

- (iii) dextrose, fructose, glucose or glucose solids, invert sugar, sugar, or aqueous solutions of any of them,
- (iv) yeast foods, in accordance with Table XIV to section B.16.100,

(3) Subparagraphs B.02.100(b)(viii) to (xiii) of the Regulations are replaced by the following:

- (viii) any of the following substances:
 - (A) citric acid, fumaric acid, lactic acid, malic acid, potassium bicarbonate, potassium carbonate, potassium citrate and tartaric acid, at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice,
 - (B) metatartaric acid at a maximum level of use of 0.01 per cent, and
 - (C) potassium acid tartrate at a maximum level of use of 0.42 per cent,
- (ix) amylase and pectinase at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice,
- (x) ascorbic acid or erythorbic acid, or their salts, at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice,
- (xi) antifoaming agents, in accordance with Table VIII to section B.16.100,
- (xii) any of the following fining agents:
 - (A) activated carbon, albumen, casein, clay, diatomaceous earth, egg white, isinglass, polyvinylpyrrolidone and silicon dioxide,

Enregistrement
DORS/2006-91 Le 11 mai 2006

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1014 — norme pour le vin)

C.P. 2006-370 Le 11 mai 2006

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)^a de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1014 — norme pour le vin)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1014 — NORME POUR LE VIN)

MODIFICATIONS

1. (1) L'alinéa B.02.100a) du Règlement sur les aliments et drogues¹ est remplacé par ce qui suit :

a) doit être une boisson alcoolique produite par la fermentation alcoolique complète ou partielle de raisins frais, de moût de raisin, de produits dérivés uniquement de raisins frais ou d'un mélange de plusieurs de ces ingrédients;

(2) Les sous-alinéas B.02.100b)(iii) et (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (iii) de dextrose, de fructose, de glucose, de solides du glucose, de sucre, de sucre inverti ou d'une solution aqueuse de l'une ou l'autre de ces substances,
- (iv) de nourriture pour les levures, en conformité avec le tableau XIV de l'article B.16.100,

(3) Les sous-alinéas B.02.100b)(viii) à (xiii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (viii) de l'une ou plusieurs des substances suivantes :
 - (A) acide citrique, acide fumarique, acide lactique, acide malique, acide tartrique, bicarbonate de potassium, carbonate de potassium et citrate de potassium, à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,
 - (B) acide métatartrique à une concentration maximale de 0,01 pour cent,
 - (C) tartrate acide de potassium à une concentration maximale de 0,42 pour cent,
- (ix) d'amylase et de pectinase, à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,
- (x) d'acide ascorbique, d'acide érythorbique ou des sels de l'un ou l'autre de ces acides, à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,
- (xi) d'agent antimousse, en conformité avec le tableau VIII de l'article B.16.100,
- (xii) de l'un ou plusieurs des agents de collage suivants :
 - (A) albumine, argile, bioxyde de silicium, blanc d'œuf, caséine, charbon activé, colle de poisson, polyvinylpyrrolidone et terre de diatomées,

^a S.C. 1999, c. 33, s. 347
¹ C.R.C., c. 870

^a L.C. 1999, ch. 33, art. 347
¹ C.R.C., ch. 870

- (B) acacia gum, agar, gelatin and potassium ferrocyanide, at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice,
- (C) tannic acid at a maximum level of use of 200 parts per million, and
- (D) polyvinylpyrrolidone in an amount that does not exceed 2 parts per million in the finished product,

(xiii) caramel at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice,

(4) Subparagraph B.02.100(b)(xv) of the Regulations is replaced by the following:

(xv) any of the following substances:

- (A) carbon dioxide and ozone at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice, and
- (B) oxygen,

(5) Paragraph B.02.100(b) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of subparagraph (xvi) and by adding the following after that subparagraph:

- (xvii) malolactic bacteria from the genera *Lactobacillus*, *Leuconostoc* and *Pediococcus*,
- (xviii) copper sulphate in such a quantity that the content of copper in the finished product shall not exceed 0.0001 per cent,
- (xix) nitrogen, and
- (xx) oak chips and particles; and

2. Section B.02.101 of the Regulations is replaced by the following:

B.02.101. No person shall sell wine that contains more than 0.24 per cent weight by volume of volatile acidity calculated as acetic acid, as determined by official method FO-2, *Determination of Volatile Acidity of Wine, Cider and Champagne Cider*, October 15, 1981.

3. Subparagraph B.02.130(b)(xviii) of the Regulations is replaced by the following:

(xviii) any of the following fining agents: acacia gum, activated carbon, aluminum silicate, bentonite, calcium silicate, cellulose, China clay, diatomaceous earth, gelatin, isinglass, magnesium silicate, Nylon 66, polyvinylpyrrolidone, silica gel and wood shavings derived from beech, cherry, hazelnut and oak wood,

4. The portion of subitem A.1(1) of Table IV to section B.16.100 of the Regulations in column II is replaced by the following:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon
A.1	Acacia Gum	(1) Cream; French dressing; (naming the flavour) Milk; Mustard pickles; (naming the flavour) Partly skimmed milk; (naming the flavour) Partly skimmed milk with added milk solids; Relishes; Salad dressing; (naming the flavour) Skim milk; (naming the flavour) Skim milk with added milk solids;

5. Item T.2 of Table IV to section B.16.100 of the Regulations is repealed.

- (B) agar-agar, ferrocyanure de potassium, gélatine et gomme arabique, à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,
- (C) acide tannique à une concentration maximale de 200 parties par million,
- (D) polyvinylpyrrolidone à une concentration maximale de 2 parties par million dans le produit fini,

(xiii) de caramel à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,

(4) Le sous-alinéa B.02.100(b)(xv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(xv) de l'une ou plusieurs des substances suivantes :

- (A) anhydride carbonique et ozone, à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques industrielles,
- (B) oxygène,

(5) L'alinéa B.02.100(b) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (xvi), de ce qui suit :

- (xvii) de bactéries malolactiques des genres *Lactobacillus*, *Leuconostoc* et *Pediococcus*,
- (xviii) de sulfate de cuivre en quantité telle que la teneur en cuivre du produit fini ne dépasse pas 0,0001 pour cent,
- (xix) d'azote,
- (xx) de copeaux et de particules de chêne;

2. L'article B.02.101 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

B.02.101. Est interdite la vente de vin qui contient plus de 0,24 pour cent en poids par volume d'acidité volatile, calculée en acide acétique selon la méthode officielle FO-2, *Détermination d'acidité volatile dans le vin, le cidre et le cidre champagne*, 15 octobre 1981.

3. Le sous-alinéa B.02.130(b)(xviii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(xviii) un ou plusieurs des agents de collage suivants : bentonite, cellulose, charbon activé, colle de poisson, copeaux de cerisier, de chêne, de hêtre et de noisetier, gélatine, gel de silice, gomme arabique, kaolin, nylon 66, polyvinylpyrrolidone, silicate d'aluminium, silicate de calcium, silicate de magnésium et terre de diatomées,

4. Le passage du paragraphe A.1(1) du tableau IV de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur
A.1	Gomme arabique	(1) Achards (<i>relish</i>); cornichons à la moutarde; crème; lait (indication de l'arôme); lait écrémé (indication de l'arôme); lait écrémé (indication de l'arôme) additionné de solides du lait; lait partiellement écrémé (indication de l'arôme); lait partiellement écrémé (indication de l'arôme) additionné de solides du lait; sauce à salade; sauce française

5. L'article T.2 du tableau IV de l'article B.16.100 du même règlement est abrogé.

6. Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following before item A.1:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use	Column IV Maximum Level of Use
A.01	Acacia Gum	Ale; Beer; Light beer; Malt liquor; Porter; Stout; Wine	Fining agent	Good Manufacturing Practice

7. Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after item A.1:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use	Column IV Maximum Level of Use
A.1.01	Agar	Wine	Fining agent	Good Manufacturing Practice

8. Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after item C.16:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use	Column IV Maximum Level of Use
C.17	Copper Sulphate	Wine	Fining agent	0.0001 %, calculated as copper, in the finished product

9. Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after item F.1:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use	Column IV Maximum Level of Use
G.1	Gelatin	Beer; Cider; Wine	Fining agent	Good Manufacturing Practice

10. (1) The portion of subitem P.3(1) of Table VIII to section B.16.100 of the French version of the Regulations in columns II and III is replaced by the following:

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi
P.3	Polyvinylpyrrolidone	(1) Ale; bière; bière légère; cidre; liqueur de malt; porter; stout; vin	(1) Agent de collage

(2) The portion of subitem P.3(1) of Table VIII to section B.16.100 of the English version of the Regulations in column III is replaced by the following:

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use
P.3	Polyvinylpyrrolidone	(1) Ale; Beer; Cider; Light beer; Malt liquor; Porter; Stout; Wine	(1) Fining agent

6. Le tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, avant l'article A.1, de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi	Colonne IV Limites de tolérance
A.01	Gomme arabique	Ale; bière; bière légère; liqueur de malt; porter; stout; vin	Agent de collage	Bonnes pratiques industrielles

7. Le tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article A.1, de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi	Colonne IV Limites de tolérance
A.1.01	Agar-agar	Vin	Agent de collage	Bonnes pratiques industrielles

8. Le tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article C.16, de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi	Colonne IV Limites de tolérance
C.17	Sulfate de cuivre	Vin	Agent de collage	0,0001 % calculé en cuivre dans le produit fini

9. Le tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article F.1, de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi	Colonne IV Limites de tolérance
G.1	Gélatine	Bière; cidre; vin	Agent de collage	Bonnes pratiques industrielles

10. (1) Le passage du paragraphe P.3(1) du tableau VIII de l'article B.16.100 de la version française du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III But de l'emploi
P.3	Polyvinylpyrrolidone	(1) Ale; bière; bière légère; cidre; liqueur de malt; porter; stout; vin	(1) Agent de collage

(2) Le passage du paragraphe P.3(1) du tableau VIII de l'article B.16.100 de la version anglaise du même règlement figurant dans la colonne III est remplacé par ce qui suit :

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Purpose of Use
P.3	Polyvinylpyrrolidone	(1) Ale; Beer; Cider; Light beer; Malt liquor; Porter; Stout; Wine	(1) Fining agent

11. Table VIII to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after item P.4:

	Column I	Column II	Column III	Column IV
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Purpose of Use	Maximum Level of Use
P.4.1	Potassium Ferrocyanide	Wine	Fining agent	Good Manufacturing Practice

12. The portion of item T.2 of Table VIII to section B.16.100 of the Regulations in columns II to IV is replaced by the following:

	Column I	Column II	Column III	Column IV
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Purpose of Use	Maximum Level of Use
T.2	Tannic Acid	(1) Chewing gum (2) Cider; Honey wine; Wine	(1) To reduce adhesion (2) Fining agent	(1) Good Manufacturing Practice (2) 200 p.p.m.

13. Item F.1 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (2):

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
F.1	Fumaric Acid	(3) Wine	(3) Good Manufacturing Practice

14. Item L.1 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (5):

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
L.1	Lactic Acid	(6) Wine	(6) Good Manufacturing Practice

15. Item M.8 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (4):

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
M.8	Malic Acid	(5) Wine	(5) Good Manufacturing Practice

16. Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following after item M.8A:

	Column I	Column II	Column III
Item No.	Additive	Permitted in or Upon	Maximum Level of Use
M.9	Metatartaric Acid	Wine	0.01 %

11. Le tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article P.4, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Additifs	Permis dans ou sur	But de l'emploi	Limites de tolérance
P.4.1	Ferrocyanure de potassium	Vin	Agent de collage	Bonnes pratiques industrielles

12. Le passage de l'article T.2 du tableau VIII de l'article B.16.100 du même règlement figurant dans les colonnes II à IV est remplacé par ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Additifs	Permis dans ou sur	But de l'emploi	Limites de tolérance
T.2	Acide tannique	(1) Gomme à mâcher (2) Cidre; vin; vin de miel	(1) Pour diminuer l'adhérence (2) Agent de collage	(1) Bonnes pratiques industrielles (2) 200 p.p.m.

13. L'article F.1 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Additifs	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
F.1	Acide fumarique	(3) Vin	(3) Bonnes pratiques industrielles

14. L'article L.1 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Additifs	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
L.1	Acide lactique	(6) Vin	(6) Bonnes pratiques industrielles

15. L'article M.8 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Additifs	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
M.8	Acide malique	(5) Vin	(5) Bonnes pratiques industrielles

16. Le tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction, après l'article M.8A, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II	Colonne III
Article	Additifs	Permis dans ou sur	Limites de tolérance
M.9	Acide métatartrique	Vin	0,01 %

17. Item P.2 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (2):

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Maximum Level of Use
P.2	Potassium Acid Tartrate	(3) Wine	(3) 0.42%

18. Item P.4 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (6):

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Maximum Level of Use
P.4	Potassium Bicarbonate	(7) Wine	(7) Good Manufacturing Practice

19. Item P.5 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (5):

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Maximum Level of Use
P.5	Potassium Carbonate	(6) Wine	(6) Good Manufacturing Practice

20. (1) The portion of item P.7 of Table X to section B.16.100 of the French version of the Regulations in column I is replaced by the following:

Colonne I	
Article	Additifs
P.7	Citrate de potassium

(2) Item P.7 of Table X to section B.16.100 of the Regulations is amended by adding the following in columns II and III after subitem (3):

Item No.	Column I Additive	Column II Permitted in or Upon	Column III Maximum Level of Use
P.7	Potassium Citrate	(4) Wine	(4) Good Manufacturing Practice

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Wine is a standardized food under the *Food and Drug Regulations*. The wine standard detailed in section B.02.100 of these Regulations lists the food ingredients and food additives that can be used in the production of wine. The addition of new

17. L'article P.2 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III Limites de tolérance
P.2	Tartrate acide de potassium	(3) Vin	(3) 0,42 %

18. L'article P.4 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III Limites de tolérance
P.4	Bicarbonate de potassium	(7) Vin	(7) Bonnes pratiques industrielles

19. L'article P.5 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III Limites de tolérance
P.5	Carbonate de potassium	(6) Vin	(6) Bonnes pratiques industrielles

20. (1) Le passage de l'article P.7 du tableau X de l'article B.16.100 de la version française du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Additifs
P.7	Citrate de potassium

(2) L'article P.7 du tableau X de l'article B.16.100 du même règlement est modifié par adjonction dans les colonnes II et III, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

Article	Colonne I Additifs	Colonne II Permis dans ou sur	Colonne III Limites de tolérance
P.7	Citrate de potassium	(4) Vin	(4) Bonnes pratiques industrielles

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le vin est un aliment normalisé dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*. La norme pour le vin décrite dans l'article B.02.100 de ce règlement énumère les ingrédients et additifs alimentaires qui peuvent être utilisés dans la fabrication du vin.

ingredients or food additives to this standard can only be accomplished by regulatory amendments.

Health Canada has received a submission to request the use of additional food ingredients and food additives during wine production to enable Canadian wine makers to follow wine-making practices recognized internationally and allowed in other countries. In addition, a request was made to modify the description of wine to reflect modern practices in wine production while maintaining the safety of the product sold in Canada.

The submission included the indicated purpose of use and the maximum levels of use for the following food additives which require amendments to the Tables to Division 16 of Part B of the Regulations:

- Fining agents: acacia gum at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice; and copper sulphate such that the maximum level of copper shall not exceed 0.0001 per cent in the finished product; and
- pH adjusting agents: fumaric acid, lactic acid, malic acid, potassium bicarbonate, potassium carbonate and potassium citrate at maximum levels of use consistent with good manufacturing practice; metatartaric acid up to a maximum level of use of 0.01 per cent; potassium acid tartrate up to a maximum level of use of 0.42 per cent.

The submission also requested amendments to the Regulations to allow the use of the following ingredients in the production of wine: oak chips and particles (fining agent), polyvinylpyrrolidone (fining agent), silicon dioxide (fining agent), malolactic bacteria from the genera *Lactobacillus*, *Leuconostoc* and *Pediococcus* (fermentation aids), fructose (sweetening agent), nitrogen (flushing agent).

In addition to the use of the above listed ingredients and food additives, the submission also requested an increase in the maximum level of volatile acidity permitted in wine.

The additional use of these food ingredients and food additives and the increase in the permitted level of volatile acidity were evaluated from the standpoint of safety and efficacy. Available data support the safety and effectiveness of the use of these substances in the production of wine and the increase in the maximum level of volatile acidity in wine.

Therefore, the *Food and Drug Regulations* are amended to change the description of wine, permit the use of the above listed substances in the production of wine, at the permitted levels of use indicated, and to increase the permitted maximum level of volatile acidity in wine from the current level of 0.13 per cent to 0.24 per cent.

Alternatives

Under the *Food and Drug Regulations*, provision for changes to a food standard including the listing of new ingredients, extension of use for approved food additives and use of new food additives can only be accommodated by regulatory amendment. Maintaining the status quo was rejected as this would preclude the use of ingredients and food additives which have been shown to be both safe and effective.

Seule une modification au règlement peut permettre l'ajout de nouveaux ingrédients ou nouveaux additifs alimentaires à cette norme.

Santé Canada a reçu une demande concernant l'utilisation d'autres ingrédients et additifs alimentaires dans la fabrication du vin afin de permettre aux producteurs de vin canadiens de suivre les pratiques œnologiques reconnues internationalement et permises dans d'autres pays. De plus, une demande a été faite en vue de modifier la description du vin pour qu'elle reflète les pratiques modernes de fabrication du vin tout en maintenant l'innocuité du produit vendu au Canada.

La demande incluait le but de l'emploi et les limites de tolérance pour les additifs alimentaires suivants nécessitant des modifications aux tableaux du titre 16 de la partie B du règlement :

- agents de collage : la gomme arabique à une concentration maximale conforme aux bonnes pratiques de fabrication, et le sulfate de cuivre tel que le niveau de cuivre ne dépasse pas 0,0001 pour cent dans le produit fini;
- agents rajusteurs de pH : l'acide fumarique, l'acide lactique, l'acide malique, le bicarbonate de potassium, le carbonate de potassium et le citrate de potassium, à des limites de tolérance conformes aux bonnes pratiques de fabrication; l'acide mé-tartarique à une limite de tolérance de 0,01 pour cent; et le tartrate acide de potassium à une limite de tolérance de 0,42 pour cent.

La demande incluait également des modifications au règlement afin de permettre l'utilisation des ingrédients suivants dans la fabrication du vin : les copeaux et particules de chêne (agent de collage); le polyvinylpyrrolidone (agent de collage); le bioxyde de silicium (agent de collage); les bactéries malolactiques des genres *Lactobacillus*, *Leuconostoc* et *Pediococcus* (agents de fermentation); le fructose (agent édulcorant); l'azote (agent de balayage).

Outre l'emploi additionnel des ingrédients et additifs alimentaires susmentionnés, la demande portait sur l'augmentation de la limite maximale permise pour l'acidité volatile du vin.

L'emploi additionnel de ces ingrédients et additifs alimentaires et l'augmentation de la limite permise pour l'acidité volatile ont été évalués quant à leur innocuité et leur efficacité. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de l'utilisation de ces substances dans la fabrication du vin et de l'augmentation de la limite maximale permise pour l'acidité volatile.

Par conséquent, le *Règlement sur les aliments et drogues* est modifié afin d'apporter un changement à la description du vin, d'autoriser l'utilisation des substances susmentionnées dans la fabrication du vin, aux limites de tolérance indiquées ci-dessus, et d'augmenter la limite maximale autorisée pour l'acidité volatile du vin de la valeur actuelle de 0,13 pour cent à 0,24 pour cent.

Solutions envisagées

Dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*, seule une modification au règlement peut autoriser des changements à la norme pour un aliment afin de permettre l'utilisation de nouveaux ingrédients, l'utilisation élargie d'additifs alimentaires approuvés ou l'utilisation de nouveaux additifs alimentaires. Le maintien du statu quo a été rejeté car il empêcherait l'utilisation d'ingrédients et d'additifs alimentaires qui se sont révélés à la fois sans danger et efficaces.

Benefits and Costs

These amendments benefit consumers through the increased availability of quality wines. They also benefit the industry through more efficient and improved wine production conditions, while maintaining the safety of the product sold in Canada. A secondary benefit of these amendments is that the standard for wine reflects the international consensus on oenological practices and the trade agreements signed recently by Canada.

The cost of administering these amendments is not expected to be greater than the cost of administering the existing regulations.

Consultation

Because of the proprietary nature of submissions which deal with food additives, consultation on proposed amendments prior to pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, is not carried out.

A proposed amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on May 8, 2004. Interested parties were invited to comment on the proposal. Comments were received from the following organizations: the Canada Revenue Agency (CRA), the Canada Border Services Agency (CBSA) and the Canadian Food Inspection Agency (CFIA). The comments were generally supportive of the proposed amendments but did raise two issues.

The comments from the CRA indicated that the specification of minimum and maximum levels of alcohol in the description of wine under the Regulations would create a discrepancy with the definition of wine in the *Excise Act, 2001*, which specifies a minimum alcohol content of 0.5 per cent. The comments expressed concern that this discrepancy would cause confusion in the application of Excise duties on wine products with alcohol levels between 0.5 per cent and the minimum alcohol level of 7 per cent proposed under the *Food and Drug Regulations*. The letter from the CBSA also expressed concerns about the proposed maximum and minimum levels of alcohol and possible confusion for importers of wine. Health Canada agrees with both of these comments and has withdrawn the proposed maximum and minimum levels of alcohol content from the final description of wine in the Regulations.

The comments from the CFIA also focused on the proposed standard for wine and the maximum and minimum levels of alcohol specified in it with regard to compatibility with the national wine standard being developed under the *Canada Agricultural Products Act* administered by the CFIA. The maximum and minimum levels of alcohol have been removed from the amendments to the standard for wine under the *Food and Drugs Act* to avoid any inconsistencies with the National Wine Standard being developed by the CFIA.

Health Canada has consulted with the CFIA, the Canadian Vintners Association and International Trade Canada on the implications of removing the maximum and minimum levels of alcohol from the amendments to the wine standard. There were no objections to this change in the amendments as a result of the consultation.

Avantages et coûts

Les modifications sont bénéfiques aux consommateurs en permettant une plus grande accessibilité à des vins de qualité. Elles sont également bénéfiques à l'industrie en permettant des conditions améliorées et efficaces pour la production du vin, tout en maintenant l'innocuité du produit vendu au Canada. Un avantage secondaire de ces modifications est que la norme pour le vin tient compte des pratiques oenologiques reconnues internationalement et des accords commerciaux signés récemment par le Canada.

On ne s'attend pas à ce que le coût de l'application du règlement modifié soit supérieur à celui du règlement actuel.

Consultations

Étant donné que les demandes traitant des additifs alimentaires sont protégées par des droits d'exclusivité, il n'y a pas lieu de consulter la population avant de publier au préalable la modification proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Les modifications proposées ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 8 mai 2004. Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations concernant le projet de modification. Des commentaires ont été reçus des organismes suivants : l'Agence du revenu du Canada (ARC), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ainsi que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). En règle générale, les commentaires appuyaient les modifications proposées, tout en soulevant deux questions.

Les commentaires formulés par l'ARC soulignaient que la spécification des limites minimale et maximale du taux d'alcool dans la description du vin dans le cadre du règlement entrerait en conflit avec la définition du vin contenue dans la *Loi de 2001 sur l'accise*, qui stipule une teneur en alcool minimale de 0,5 pour cent. Les commentaires exprimaient la préoccupation que ce conflit engendrerait une confusion dans l'application des droits d'accise sur les vins qui contiennent des taux d'alcool situés entre 0,5 pour cent et la limite minimale proposée de 7 pour cent du *Règlement sur les aliments et drogues*. La lettre reçue de l'ASFC faisait aussi état d'inquiétudes au sujet des limites maximale et minimale de teneur en alcool proposées et de la confusion qui pourrait s'ensuivre pour les importateurs de vin. Santé Canada est d'accord avec les commentaires de ces deux organismes et a décidé de retirer les limites maximale et minimale de teneur en alcool proposées de la description finale du vin dans le règlement.

Les commentaires émis par l'ACIA portaient également sur la norme proposée pour le vin, de même que sur les limites maximale et minimale de teneur en alcool spécifiées dans celle-ci, par rapport à leur compatibilité avec la norme nationale pour le vin élaborée dans le cadre de la *Loi sur les produits agricoles du Canada*, administrée par l'ACIA. Les limites maximale et minimale de teneur en alcool ont été retirées des modifications à la norme pour le vin dans le cadre de la *Loi sur les aliments et drogues* afin d'éviter toute incohérence avec la norme nationale pour le vin que l'ACIA met présentement au point.

Santé Canada a tenu des consultations avec l'ACIA, la « Canadian Vintners Association » et Commerce international Canada sur les conséquences de retirer les modifications liées aux limites maximale et minimale de teneur en alcool du vin. Suite à ces consultations, aucune objection n'a été soulevée concernant ce changement aux modifications.

The CFIA comments also addressed the issue of volatile acidity, which is a measure of the oxidation of the alcohol in wines in the presence of air. The proposed level of 0.21 per cent would not be considered adequate for all wines to be sold in Canada. The CFIA suggested that the level be revised to 0.24 per cent. This is a minor change that has no safety concerns and would avoid inconsistencies with the National Wine Standard being developed by the CFIA. Therefore, the Regulations specify a maximum level of volatile acidity of 0.24 per cent.

An Interim Marketing Authorization (IMA) was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 26, 2002. This IMA permitted the immediate use of acacia gum, fructose, fumaric acid, lactic acid, malic acid, malolactic bacteria (from the genera *Lactobacillus*, *Leuconostoc* and *Pediococcus*), nitrogen, oak chips and particles, polyvinylpyrrolidone, potassium acid tartrate, potassium bicarbonate, potassium carbonate, potassium citrate and silicon dioxide, for the purposes and at the levels outlined above. No problems or complaints associated with the use of these ingredients and food additives in the production of wine have been reported to Health Canada since the issuance of the IMA. This IMA is revoked upon the coming into force of these regulatory amendments.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored by ongoing domestic and import inspection programs of the CFIA.

Contact

Mr. Ronald Burke
Director
Bureau of Food Regulatory, International and Interagency
Affairs
Health Canada
A.L. 0702C1
Ottawa, Ontario
K1A 0L2
Telephone: (613) 957-1828
FAX: (613) 941-3537
E-mail: sche-ann@hc-sc.gc.ca

Les commentaires de l'ACIA soulevaient également la question de l'acidité volatile, qui est la mesure de l'oxydation de l'alcool des vins au contact de l'air. La limite proposée de 0,21 pour cent ne serait pas considérée comme adéquate pour tous les vins vendus au Canada. L'ACIA a suggéré que l'on élève celle-ci à 0,24 pour cent. Cette modification mineure n'affecte en rien l'innocuité et éviterait des inconsistances avec la norme nationale pour le vin, en cours d'élaboration avec l'ACIA. Pour ces motifs, le règlement spécifie une limite maximale d'acidité volatile de 0,24 pour cent.

Une autorisation de mise en marché provisoire (AMP) a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I du 26 janvier 2002. Cette AMP autorisait l'utilisation immédiate de la gomme arabique, du fructose, de l'acide fumarique, de l'acide lactique, de l'acide malique, des bactéries malolactiques (des genres *Lactobacillus*, *Leuconostoc* et *Pediococcus*), de l'azote, des copeaux et particules de chêne, du polyvinylpyrrolidone, du tartrate acide de potassium, du bicarbonate de potassium, du carbonate de potassium, du citrate de potassium et du bioxyde de silicium, aux fins et concentrations mentionnées précédemment. Aucun problème ni aucune plainte concernant l'utilisation de ces ingrédients et additifs alimentaires dans la fabrication du vin n'ont été signalés à Santé Canada depuis l'émission de l'AMP. Cette AMP sera abrogée à la date d'entrée en vigueur de ces modifications.

Respect et exécution

La conformité avec le règlement sera assurée par les programmes continus d'inspection des produits canadiens et importés menés par l'ACIA.

Personne-ressource

M. Ronald Burke
Directeur
Bureau de la réglementation des aliments, des affaires
internationales et interagences
Santé Canada
Indice de l'adresse : 0702C1
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537
Courriel : sche-ann@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2006-92 May 11, 2006

CANADA LABOUR CODE

Banking Industry Commission-paid Salespeople Hours of Work Regulations

P.C. 2006-371 May 11, 2006

Whereas, pursuant to subsection 248(1) of the *Canada Labour Code*, the Minister of Labour on February 10, 2004 appointed a Commissioner to make an inquiry into and concerning the employment of the class of employees known as commission-paid salespeople who are employed in the banking industry in Canada and to report to the Minister as to whether the general hours of work provisions of that Act can reasonably be applied to that class of employees without adversely affecting the banks and the employees;

Whereas the Commissioner reported to the Minister of Labour that the hours of work provided for in the *Canada Labour Code* are not suitable for that class of employees and that the class should be exempted from the application of sections 169^a, 171 and 174 of that Act;

And whereas the Governor in Council is satisfied that sections 169^a, 171 and 174 of the *Canada Labour Code* cannot reasonably be applied to that class of employees;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour, pursuant to paragraph 175(1)(b) of the *Canada Labour Code*, hereby makes the annexed *Banking Industry Commission-paid Salespeople Hours of Work Regulations*.

BANKING INDUSTRY COMMISSION-PAID SALESPEOPLE HOURS OF WORK REGULATIONS

EXEMPTION

1. The class of employees known as commission-paid salespeople who are employed in the banking industry in Canada are exempt from the application of sections 169, 171 and 174 of the *Canada Labour Code*.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

On September 2, 2003, the Canadian Bankers Association (CBA) made a formal application to the Minister of Labour for the exemption of commission-paid salespeople employed in the

^a S.C. 1993, c. 42, s. 14

Enregistrement
DORS/2006-92 Le 11 mai 2006

CODE CANADIEN DU TRAVAIL

Règlement sur la durée du travail des vendeurs à commission dans l'industrie bancaire au Canada

C.P. 2006-371 Le 11 mai 2006

Attendu que, aux termes du paragraphe 248(1) du *Code canadien du travail*, le ministre du Travail a, le 10 février 2004, nommé un commissaire chargé de procéder à une enquête sur l'emploi de la catégorie d'employés travaillant comme vendeurs à commission dans l'industrie bancaire au Canada et de lui faire rapport afin d'établir si les dispositions de ce code relatives aux heures de travail peuvent s'appliquer à juste titre à cette catégorie d'employés sans pour autant perturber leur travail et le secteur bancaire;

Attendu que le commissaire a fait rapport au ministre du Travail que la durée du travail prévue au *Code canadien du travail* ne convient pas à cette catégorie d'employés et a recommandé qu'elle soit soustraite à l'application des articles 169^a, 171 et 174 de ce code;

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue que l'application des articles 169^a, 171 et 174 du *Code canadien du travail* à cette catégorie d'employés ne se justifie pas,

À ces causes, sur recommandation du ministre du Travail et en vertu de l'alinéa 175(1)(b) du *Code canadien du travail*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la durée du travail des vendeurs à commission dans l'industrie bancaire au Canada*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA DURÉE DU TRAVAIL DES VENDEURS À COMMISSION DANS L'INDUSTRIE BANCAIRE AU CANADA

EXEMPTION

1. Les catégories d'employés qui travaillent comme vendeurs dans l'industrie bancaire au Canada et qui sont rémunérés en vertu d'une commission sont soustraites à l'application des articles 169, 171 et 174 du *Code canadien du travail*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le 2 septembre 2003, l'Association des banquiers canadiens (ABC) a formellement demandé au ministre du Travail d'exempter les employés travaillant comme vendeur à commission

^a L.C. 1993, ch. 42, art. 14

Canadian banking industry from the hours of work provisions of Part III of the *Canada Labour Code* (the Code). In support of its application, the CBA stated that profound changes in the domestic financial services marketplace have led to changes not only in the banks' business, but also in how they conduct business. The CBA indicated that its application was supported by over 40 domestic and foreign owned chartered banks operating in Canada.

Commission-paid salespeople are described by the CBA as being compensated based on results, not on the number of hours worked. These employees are highly mobile, working most of the time away from the employer's premises and supervision. They are not tied to their employer's hours of operation and they are not subject to scheduling from the employer. They set their own working hours and make themselves available when their customers need them. These individuals fall into two groups: one group sells mortgage and mortgage-related products such as lines of credit and insurance, and the other group sells wealth management items such as financial planning services and investment products.

Section 175 of the Code authorizes the Governor in Council to make regulations exempting certain categories of employees from the hours of work provisions of Part III of the Code. An exemption can be granted after it has been demonstrated before a commission of inquiry, appointed by the Minister of Labour under section 248 of the Code, that the hours of work provisions of Part III cannot be reasonably applied to a category of employees.

On February 10, 2004, the Minister of Labour appointed Mr. Tom Farrell as the Commission of Inquiry to study the CBA's request for an exemption from the hours of work provisions of Part III. The main issue to be determined by Mr. Farrell was whether the application of the hours of work provisions of the Code can reasonably be applied to the commission-paid salespeople employed in the domestic banking industry without adversely affecting the banks and the employees.

In the course of his inquiry, Mr. Farrell met with the CBA and with representatives of the six major banks operating in Canada. Mr. Farrell also contacted directly all commission-paid salespeople employed in the Canadian banking industry to seek their views on the CBA's request.

According to the terms of appointment, Mr. Farrell submitted his report and recommendations to the Minister of Labour on August 4, 2004. He recommended that the commission-paid salespeople employed in the Canadian banking industry be exempted from the hours of work provisions of Part III of the Code. On October 1, 2004, the Minister of Labour accepted Mr. Farrell's report and recommendation.

Therefore, these Regulations exempt commission-paid salespeople employed in the Canadian banking industry from the provisions of sections 169, 171 and 174 of the Code which establish the hours of work that are applicable to federally-regulated businesses.

dans l'industrie bancaire au Canada de l'application des dispositions concernant les heures de travail prévues à la Partie III du *Code canadien du travail* (le Code). À l'appui de cette demande, l'ABC a précisé qu'en raison des modifications majeures survenues dans le secteur des services financiers domestiques, non seulement les affaires bancaires, mais également la manière dont les banques exploitent leurs affaires a été affectée. L'ABC a indiqué que la demande a l'appui de plus de 40 banques canadiennes et étrangères qui exploitent leurs affaires au Canada.

Selon l'ABC, les employés travaillant comme vendeur à commission sont rémunérés en fonction des résultats et non pas en fonction du nombre d'heures travaillées. Ces employés se déplacent continuellement et travaillent la plupart du temps à l'extérieur des bureaux de l'employeur. Ils ne sont pas sous la surveillance directe de l'employeur. Ils ne respectent pas les heures de bureau de l'employeur et ce dernier ne leur fixe aucun horaire de travail. Ils déterminent leurs propres heures de travail et ils sont disponibles selon les besoins de leurs clients. Ces personnes font partie de deux groupes. Un groupe s'occupe de vendre des hypothèques et des produits connexes, tels que des marges de crédit et des assurances, alors que l'autre groupe vend des produits de gestion financière, tels que les services de planification financière et des produits d'investissement.

Selon l'article 175 du Code, il est loisible à la gouverneure en conseil de prendre un règlement pour exempter certaines catégories d'employés des dispositions de la Partie III du Code régissant les heures de travail. L'exemption peut être accordée après qu'il ait été établi devant une commission d'enquête nommée par le ministre du Travail en vertu de l'article 248 du Code, que les dispositions de la Partie III concernant les heures de travail ne peuvent pas être raisonnablement appliquées à une catégorie d'employés.

Le 10 février 2004, le ministre du Travail a nommé M. Tom Farrell pour constituer une commission d'enquête afin d'étudier la demande d'exemption présentée par l'ABC. La question à laquelle M. Farrell doit répondre est de savoir si les dispositions du Code concernant les heures de travail peuvent être raisonnablement appliquées à cette catégorie d'employés sans perturber ni l'exploitation des banques canadiennes ni le travail de ces personnes.

Dans le cadre de son enquête, M. Farrell a rencontré l'ABC ainsi que des représentants des six principales banques exploitées au Canada. M. Farrell a également communiqué directement avec les employés travaillant comme vendeur à commission dans l'industrie bancaire canadienne afin d'obtenir leur point de vue au sujet de la demande de l'ABC.

Conformément à son mandat, M. Farrell a remis son rapport et recommandations au ministre du Travail le 4 août 2004. Il a recommandé que cette catégorie d'employés soit exemptée de l'application des dispositions de la Partie III du Code concernant les heures de travail. Le 1^{er} octobre 2004, le ministre du Travail a accepté le rapport de M. Farrell ainsi que sa recommandation.

Le règlement a pour effet d'exempter les employés travaillant comme vendeur à commission dans l'industrie bancaire canadienne de l'application des dispositions des articles 169, 171 et 174 du Code. Ces dispositions édictent les normes concernant les heures de travail sont applicables aux entreprises de compétence fédérale.

Alternatives

The alternative to these Regulations would be to apply the hours of work provisions of Part III of the Code to the commission-paid salespeople in the Canadian banking industry. The banks have indicated to Mr. Farrell that the hours of work stipulated in the Code are not suitable for this category of employees. The affected employees have indicated to Mr. Farrell that they routinely work long and irregular hours because they want to be able to meet with their customers when they are available, which is often evenings and weekends.

Benefits and Costs

The exemption from the hours of work of the Code will place the domestic banks in a better position to compete with provincially-regulated financial services providers where commission-paid salespeople are free to set their own hours of work. Commission-paid salespeople employed in the banking industry will have the freedom to set their own hours of work which will allow them to meet with their clients when they are available. No adverse effects are expected for the banks and the employees.

Environmental Impact

These Regulations have no environmental impact.

Regulatory Burden

These Regulations do not create a regulatory burden.

Consultation

In the course of his inquiry, the banks have indicated to Mr. Farrell that in order to meet their current customer needs and the increasing level of competition, they must shift certain areas of their business away from the traditional bank culture and into a more proactive, mobile sales force. They recognize the need to provide specialized services, such as mortgage and financial planning, in timeframes that meet the needs of the customer, and these services are often provided outside normal operating hours of the bank.

Some 1,500 employees were contacted by Mr. Farrell and approximately 500 responses from a good cross-section of the affected employees were received. In general, the employees' responses were very supportive of the request from the CBA and stated that the exemption from the hours of work will give them the freedom necessary to meet client and market demands.

Some concerns were expressed by a small number of the respondents. The key concerns were related to the possibility that their employer could demand an increase in their work load. Other employees were concerned that their employer could reduce their commission to a level that would require more time spent with clients in order to maintain their current income level.

Following their pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I on December 3, 2005, any interested person had 30 days to make representations with regard to these Regulations. Up-to-date, no representations have been received.

Compliance and Enforcement

These Regulations are supported by the Canadian banking industry and by the affected employees, and therefore, no special

Solutions envisagées

La solution envisagée à ce règlement serait d'appliquer les dispositions de la Partie III du Code aux employés travaillant comme vendeur à commission dans l'industrie bancaire canadienne. Les banques ont indiqué à M. Farrell que les heures de travail prévues par le Code ne sont pas appropriées pour cette catégorie d'employés. Ces employés ont indiqué à M. Farrell que leur routine consiste à travailler des heures longues et irrégulières afin de pouvoir rencontrer leurs clients selon les disponibilités, le plus souvent en soirée et les fins de semaine.

Avantages et coûts

Cette exemption permettra aux banques canadiennes de mieux concurrencer les prestataires des services financiers de compétence provinciale dont les employés travaillant comme vendeur à commission fixent leurs propres heures de travail. Les employés de l'industrie bancaire, travaillant comme vendeur à commission auront la liberté de déterminer leurs propres heures de travail, ce qui leur permettra de rencontrer leurs clients selon leurs disponibilités. Aucun effet défavorable ni pour les banques ni pour les employés n'est prévu.

Impact environnemental

Ce règlement n'a aucun impact environnemental.

Fardeau réglementaire

Aucun fardeau réglementaire ne résulte de ce règlement.

Consultations

Dans le cadre de son enquête, les banques ont indiqué à M. Farrell que pour rencontrer les besoins actuels des clients et pour faire face à la concurrence accrue, elles doivent retirer certains secteurs des affaires d'une culture bancaire traditionnelle pour les concentrer au sein d'une équipe de vente proactive et mobile. Les banques admettent qu'elles doivent offrir des services spécialisés, telle que la planification hypothécaire et financière selon des horaires qui respectent les besoins du client. La prestation de ces services s'effectue souvent après les heures d'affaires des banques.

M. Farrell a communiqué avec environ 1 500 employés et il a reçu près de 500 réponses d'un groupe représentatif des employés concernés. En général, les employés appuyaient la demande de l'ABC et ils ont indiqué que l'exemption de l'application des dispositions concernant les heures de travail leur donnera la latitude nécessaire pour rencontrer les exigences du marché et des clients.

Certains répondants ont exprimé des préoccupations. La principale était la crainte que l'employeur pourrait augmenter leur charge de travail. D'autres employés craignaient que les employeurs pourraient réduire leur commission à tel point qu'ils seraient obligés de travailler un plus grand nombre d'heures pour conserver leur niveau actuel de rémunération.

Suivant la publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 décembre 2005, les personnes intéressées avaient 30 jours à compter de cette date pour soumettre leurs commentaires sur ce règlement. Aucun commentaire n'a été reçu jusqu'à date.

Respect et exécution

L'industrie bancaire canadienne et les employés concernés appuient ce règlement et en conséquence, aucune mesure spéciale

measures will be necessary to ensure their compliance. The number of complaints is expected to be minimal, and if there are any, they will be investigated through the current complaint investigation process.

Contact

André Charette
Acting Manager
Labour Standards Policy and Legislation
Labour Program
Human Resources and Social Development Canada
Place du Portage, Phase II
165 Hôtel de Ville Street
Gatineau, Quebec
K1A 0J2
Telephone: (819) 953-7498
FAX: (819) 994-5264
E-mail: andré.charette@hrsdc-rhdsc.gc.ca

ne sera nécessaire pour en assurer le respect. Le nombre de plaintes formulées devrait être minime. Les plaintes formulées seront traitées selon le processus établi pour le traitement des plaintes.

Personne-ressource

André Charette
Gestionnaire intérimaire
Politique et législation des normes du travail
Programme du travail
Ressources humaines et Développement social Canada
Place du Portage, Phase II
165, rue Hôtel-de-Ville
Gatineau (Québec)
K1A 0J2
Téléphone : (819) 953-7498
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-5264
Courriel : andre.charette@hrsdc-rhdcc.gc.ca

Registration
SOR/2006-93 May 11, 2006

FEDERAL REAL PROPERTY AND FEDERAL
IMMOVABLES ACT

Regulations Amending the Public Lands Mineral Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2006-375 May 11, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources and the Treasury Board, pursuant to paragraph 16(2)(a)^a of the *Federal Real Property and Federal Immovables Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Public Lands Mineral Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE PUBLIC LANDS MINERAL REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENTS

1. Subsection 6(2) of the French version of the *Public Lands Mineral Regulations*¹ is replaced by the following:

(2) Pour l'application de l'entente conclue aux termes du paragraphe (1), le ministre peut, avec l'assentiment du locataire, modifier tout bail de la façon qu'il juge nécessaire, mais il ne peut le modifier de façon à prévoir le paiement d'un loyer inférieur à un loyer minimal visé au paragraphe 5(1).

2. Item 5 of the Lease set out in Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

5. The Lessee will dispose of all waste material in a manner that will not harm any private or public interest.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The amendments to the *Public Lands Mineral Regulations* are:

- to correct two grammatical and typographical errors in the French version, and
- to amend the English version in order that it better correspond to the French version.

^a S.C. 2001, c. 4, s. 18(1)

^b S.C. 1991, c. 50; S.C. 2001, c. 4, s. 10

¹ SOR/96-13

Enregistrement
DORS/2006-93 Le 11 mai 2006

LOI SUR LES IMMEUBLES FÉDÉRAUX ET LES BIENS
RÉELS FÉDÉRAUX

Règlement correctif visant le Règlement sur les minéraux des terres domaniales

C.P. 2006-375 Le 11 mai 2006

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et du Conseil du Trésor et en vertu de l'alinéa 16(2)a)^a de la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur les minéraux des terres domaniales*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT SUR LES MINÉRAUX DES TERRES DOMANIALES

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 6(2) de la version française du *Règlement sur les minéraux des terres domaniales*¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l'application de l'entente conclue aux termes du paragraphe (1), le ministre peut, avec l'assentiment du locataire, modifier tout bail de la façon qu'il juge nécessaire, mais il ne peut le modifier de façon à prévoir le paiement d'un loyer inférieur à un loyer minimal visé au paragraphe 5(1).

2. L'article 5 du bail figurant à l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. Le locataire se débarrasse de tous les matériaux de rebut d'une façon qui ne nuit pas à l'intérêt privé ou public.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les modifications au *Règlement sur les minéraux des terres domaniales* visent à :

- corriger deux erreurs grammaticales et typographiques de la version française, et
- modifier la version anglaise pour mieux correspondre avec la version française.

^a L.C. 2001, ch. 4, par. 18(1)

^b L.C. 1991, ch. 50; L.C. 2001, ch. 4, art. 10

¹ DORS/96-13

The amendments were requested by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. Specifically, the amendments are the following:

- Subsection 6(2), French version: Insert the word “de”, as underlined, into the passage “Pour l’application de l’entente conclue”
- Schedule I, item 5, French version: Insert the word “pas”, as underlined, into the passage “Le locataire se débarrasse de tous les matériaux de rebut d’une façon qui ne nuit pas à l’intérêt privé ou public.”
- Schedule I, item 5, English version: In order to match the French version, replace existing text with “The Lessee will dispose of all waste material in a manner that will not harm any private or public interest.”

Consistent with Government of Canada regulatory process guidelines, these amendments are considered under the Miscellaneous Program, and do not require pre-publication.

Contact

Jim Delaney
Policy Analyst
Petroleum Resources Branch
Natural Resources Canada
580 Booth Street, 17B5
Ottawa, Ontario
K1A 0E4
Telephone: (613) 995-0138
FAX: (613) 943-2274
E-mail: jdelaney@nrcan.gc.ca

Elles ont été demandées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Les modifications demandées sont les suivantes :

- Paragraphe 6(2) de la version française : insérer le mot « de », tel que souligné, dans le passage « Pour l’application de l’entente conclue »
- Annexe I, article 5 de la version française : insérer le mot « pas », tel que souligné, dans le passage « Le locataire se débarrasse de tous les matériaux de rebut d’une façon qui ne nuit pas à l’intérêt privé ou public. »
- Annexe I, article 5 de la version anglaise : pour correspondre avec la version française, remplacer le texte par « The Lessee will dispose of all waste material in a manner that will not harm any private or public interest. »

Conformément aux lignes directrices du processus réglementaire du gouvernement du Canada, ces modifications sont prises en considération dans le cadre du programme correctif et ne requièrent pas de publication préalable.

Personne-ressource

Jim Delaney
Analyste des politiques
Direction des ressources pétrolières
Ressources naturelles Canada
580, rue Booth, pièce 17B5
Ottawa (Ontario)
K1A 0E4
Téléphone : (613) 995-0138
TÉLÉCOPIEUR : (613) 943-2274
Courriel : jdelaney@nrcan.gc.ca

Registration
SOR/2006-94 May 11, 2006

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2)

P.C. 2006-378 May 11, 2006

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2004, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (STANDARDS 210.1 AND 210.2)

AMENDMENTS

1. Item 210.1 of Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2006-94 Le 11 mai 2006

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)

C.P. 2006-378 Le 11 mai 2006

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 2004 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (NORMES 210.1 ET 210.2)

MODIFICATIONS

1. L'article 210.1 de l'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1993, c. 16
^b S.C. 1999, c. 33, s. 351
¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16
^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351
¹ C.R.C., ch. 1038

Column I		Column II		Column III Classes of Vehicles													
Item (CMVSS)	Description	Bus	Enclosed Motorcycle	Open Motorcycle	Limited-speed Motorcycle	Motor Tricycle	Restricted-use Motorcycle	Multi-purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snowmobile	Snowmobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low-speed Vehicle	Three-wheeled Vehicle
210.1	User-ready Tether Anchorage for Restraint Systems	X						X	X					X			X

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules														
		Motocyclette				Camion	Autobus	Motoneige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse	Véhicule à trois roues
Article (NSVAC)	Description	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermée	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur											
210.1	Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue															X

2. (1) Subsection 210.1(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

- 210.1** (1) Subject to subsection (2), this section applies to every
- (a) passenger car;
 - (b) three-wheeled vehicle;
 - (c) multi-purpose passenger vehicle and truck with a GVWR of 3 856 kg or less and an unloaded vehicle weight of 2 495 kg or less;
 - (d) school bus; and
 - (e) bus, other than a school bus, with a GVWR of 4 536 kg or less.

(2) Subsection 210.1(3) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

- (e) for each of any two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those of a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 24 or fewer designated passenger seating positions;
- (f) for each of any four forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those in a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 25 or more, but 65 or fewer, designated passenger seating positions;
- (g) for each of any eight forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those in a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 66 or more designated passenger seating positions; and
- (h) for each of any two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver, in a bus other than a school bus.

(3) The portion of subsection 210.1(5) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) Subject to subsections (5.1), (6) and (7), the portion of each user-ready tether anchorage that is designed to bind with a tether strap hook shall be located within the shaded zone, as shown in Figures 3 to 7, of the designated seating position for which it is installed, with reference to the H-point of a template described in section 3.1 of SAE Standard J826 (June 1992), if

(4) Section 210.1 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

(5.1) In the case of a bus, no portion of the user-ready tether anchorage shall be located on the bus floor.

(5) Subsection 210.1(11) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(11) If a bench seat in a bus or a row of designated seating positions in another vehicle has more than one user-ready tether anchorage and a distance of 400 mm or more, measured in accordance with Figure 20, separates the midpoints of adjacent designated seating positions, the force referred to in subsection (8), (9) or (10), as the case may be, shall be applied simultaneously to each user-ready tether anchorage in the manner specified in that subsection.

2. (1) Le paragraphe 210.1(1) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- 210.1** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent article s'applique aux véhicules suivants :
- a) les voitures de tourisme;
 - b) les véhicules à trois roues;
 - c) les véhicules à usages multiples et camions dont le PNBV est d'au plus 3 856 kg et dont le poids du véhicule sans charge est d'au plus 2 495 kg;
 - d) les autobus scolaires;
 - e) les autobus, autres que les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg.

(2) Le paragraphe 210.1(3) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

- e) le cas échéant, à deux places assises désignées faisant face à l'avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l'issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au plus 24 places assises désignées pour passager;
- f) le cas échéant, à quatre places assises désignées faisant face à l'avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l'issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au moins 25 places assises désignées pour passager, mais au plus 65 places assises désignées pour passager;
- g) le cas échéant, à huit places assises désignées faisant face à l'avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l'issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au moins 66 places assises désignées pour passager;
- h) le cas échéant, à deux places assises désignées faisant face à l'avant, sauf celle du conducteur, à bord des autobus autres que des autobus scolaires.

(3) Le passage du paragraphe 210.1(5) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) Sous réserve des paragraphes (5.1), (6) et (7), la partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache doit être située dans les limites de la zone ombrée — tel qu'il est indiqué aux figures 3 à 7 — de la place assise désignée pour laquelle elle est installée, par rapport au point H du gabarit décrit à l'article 3.1 de la norme J826 de la SAE (juin 1992) :

(4) L'article 210.1 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

(5.1) Dans le cas d'un autobus, aucune partie d'un ancrage d'attache prêt à utiliser ne peut être située sur le plancher de l'autobus.

(5) Le paragraphe 210.1(11) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(11) Lorsqu'une banquette d'autobus ou une rangée de places assises désignées dans un autre véhicule compte plus d'un ancrage d'attache prêt à utiliser et qu'une distance de 400 mm ou plus, mesurée conformément à la figure 20, sépare les points milieux des places assises désignées adjacentes, la force visée aux paragraphes (8), (9) ou (10), selon le cas, doit être appliquée simultanément à chacun des ancrages d'attache prêts à utiliser de la manière prévue au paragraphe pertinent.

3. (1) Subsection 210.2(1) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (b) and by replacing paragraph (c) with the following:

- (c) bus, other than a school bus, with a GVWR of 4 536 kg or less; and
- (d) school bus.

(2) Subsection 210.2(4) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (c):

- (d) for each of any two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those in a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 24 or fewer designated passenger seating positions;
- (e) for each of any four forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those in a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 25 or more, but 65 or fewer, designated passenger seating positions;
- (f) for each of any eight forward-facing designated seating positions, other than that of the driver or those in a bench seat that contains an adjacent seat in relation to the emergency exit, in a school bus that has 66 or more designated passenger seating positions; and
- (g) for each of any two forward-facing designated seating positions, other than that of the driver, in a bus other than a school bus.

(3) Subsection 210.2(8) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(8) Except in the case of a bus, if the distance between the rearward surface of the front seat back and the forward surface of the rear seat back is less than 720 mm, as measured in accordance with Figure 6, a lower universal anchorage system may be installed in a designated passenger seating position in the first row of designated seating positions instead of in the second row of designated seating positions if the vehicle is equipped with the manual cut-off switch referred to in paragraph (2)(c).

(4) Subsection 210.2(16) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(16) If a bench seat in a bus or a row of designated seating positions in another vehicle has more than one lower universal anchorage system and a distance of 400 mm or more, measured in accordance with Figure 9, separates the midpoints of any adjacent designated seating positions, the force referred to in subsection (13) or (15) shall be applied simultaneously to each anchorage system in the manner specified in that subsection.

(5) Section 210.2 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (17):

(17.1) Despite subsection (17), in the case of a bus, the strength requirement tests may be carried out when the vehicle seat is not installed in the vehicle if

- (a) the user-ready tether anchorage is installed on the vehicle seat in accordance with the tether anchorage positioning requirements of section 210.1 for a designated seating position of the vehicle;

3. (1) L’alinéa 210.2(1)c de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) aux autobus, autres que les autobus scolaires, dont le PNBV est d’au plus 4 536 kg;
- d) aux autobus scolaires.

(2) Le paragraphe 210.2(4) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :

- d) le cas échéant, à deux places assises désignées faisant face à l’avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l’issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au plus 24 places assises désignées pour passager;
- e) le cas échéant, à quatre places assises désignées faisant face à l’avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l’issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au moins 25 places assises désignées pour passager, mais au plus 65 places assises désignées pour passager;
- f) le cas échéant, à huit places assises désignées faisant face à l’avant, sauf celle du conducteur et celles de toute banquette qui compte un siège adjacent à l’issue de secours, à bord des autobus scolaires ayant au moins 66 places assises désignées pour passager;
- g) le cas échéant, à deux places assises désignées faisant face à l’avant, sauf celle du conducteur, à bord des autobus autres que des autobus scolaires.

(3) Le paragraphe 210.2(8) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Sauf dans le cas d’un autobus, lorsque la distance entre la surface arrière du dossier du siège avant et la surface avant du dossier du siège arrière est inférieure à 720 mm, mesurée conformément à la figure 6, un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs peut être installé à une place assise désignée pour passager dans la première rangée de places assises désignées au lieu d’être installé dans la deuxième rangée de places assises désignées si le véhicule est muni d’un interrupteur visé à l’alinéa (2)c).

(4) Le paragraphe 210.2(16) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(16) Lorsqu’une banquette d’autobus ou une rangée de places assises désignées dans un autre véhicule compte plus d’un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs et qu’une distance de 400 mm ou plus, mesurée conformément à la figure 9, sépare les points milieux des places assises désignées adjacentes, la force visée aux paragraphes (13) ou (15), selon le cas, doit être appliquée simultanément à chacun des dispositifs de la manière prévue au paragraphe pertinent.

(5) L’article 210.2 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (17), de ce qui suit :

(17.1) Malgré le paragraphe (17), dans le cas d’un autobus, les essais de résistance peuvent être effectués lorsque le siège du véhicule n’est pas installé dans le véhicule si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l’ancrage d’attache prêt à utiliser est installé sur le siège conformément aux exigences de l’article 210.1 relatives au positionnement des ancrages d’attache dans le cas d’une place assise désignée du véhicule;

- (b) the structure on which the seat is installed, the seat anchorage and all associated hardware are equivalent to those used when the vehicle seat is installed in the vehicle; and
- (c) a rearward force of 135 N ± 15 N is applied to the centre of the lower front crossbar of the test device shown in Figures 7 and 8 to press the test device against the seat back as the position of the lower connectors of the test device is adjusted to remove slack or tension.

4. In the English version of the Regulations, the word “multipurpose” is replaced by the word “multi-purpose”.

COMING INTO FORCE

5. (1) These Regulations, except section 4, come into force on April 1, 2007.

(2) Section 4 comes into force on the day on which these Regulations are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Transport is amending the Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 210.1, *User-Ready Tether Anchorages for Restraint Systems*, and CMVSS 210.2, *Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions*¹, which are part of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR)².

The purpose of this amendment is to require the installation, in school buses, and in other buses having a gross vehicle weight rating (GVWR) of 4,536 kg or less, of sets of anchors for infant and child restraint systems to improve infant and child safety, and to simplify the process by which caregivers can restrain infants and children.

Specifically, these amendments will:

- introduce requirements in CMVSS 210.1 and 210.2 for a minimum number of school bus seating positions to be equipped with a user-ready tether anchorage and a lower universal anchorage system (together referred to as a set of anchors); and
- clarify the requirements in CMVSS 210.1 and 210.2 for the installation of two sets of user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems in buses, other than school buses, having a GVWR of 4,536 kg or less.

b) la structure sur laquelle le siège est installé, l’ancrage du siège et toutes les pièces qui s’y rattachent sont équivalentes à celles utilisées lorsque le siège est installé dans le véhicule;

c) une force de 135 N ± 15 N est appliquée dans le sens arrière au centre de la barre transversale inférieure avant du dispositif d’essai illustré aux figures 7 et 8 afin de bien l’appuyer sur le dossier du siège pendant que la position des attaches inférieures du dispositif d’essai est réglée pour supprimer le mou ou la tension.

4. Dans la version anglaise du même règlement, « multi-purpose » est remplacé par « multi-purpose ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. (1) Le présent règlement, sauf l’article 4, entre en vigueur le 1^{er} avril 2007.

(2) L’article 4 entre en vigueur à la date d’enregistrement du présent règlement.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le ministère des Transports modifie¹ les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC) 210.1, « Ancrages d’attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue », et 210.2, « Dispositifs universels d’ancrages d’attaches inférieures des ensembles de retenue et des coussins d’appoint », qui font partie du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA)².

L’objet de ces modifications est d’exiger l’installation, dans les autobus scolaires et autres autobus dont le Poids Nominal Brut du Véhicule (PNBV) est d’au plus 4 536 kg, d’ensembles d’ancrages d’attaches pour les ensembles de retenue pour bébé ou enfant afin d’améliorer la sécurité des bébés et des enfants et de simplifier le processus par lequel les fournisseurs de soins pourront attacher les bébés et les enfants.

En particulier, ces modifications ont pour effet :

- d’exiger dans les NSVAC 210.1 et 210.2 qu’un nombre minimum de places assises dans les autobus scolaires soient munies d’un ancrage d’attache prêt à utiliser et d’un dispositif universel d’ancrages d’attaches inférieurs (qui, jumelés, sont appelés « ensemble d’ancrages d’attaches »);
- de clarifier les exigences des NSVAC 210.1 et 210.2 en ce qui concerne l’installation de deux ensembles d’ancrages d’attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d’ancrages d’attaches inférieurs dans les autobus qui ne sont pas des autobus scolaires et dont le PNBV est d’au plus 4 536 kg.

¹ The amendments would apply to rear-facing infant seats and forward-facing child seats only

² C.R.C., c. 1038

¹ Ces modifications ne s’appliquent qu’aux sièges de bébé orientés vers l’arrière et les sièges d’enfant orientés vers l’avant

² C.R.C., ch. 1038

Background

Studies in the United States and Canada all conclude that school bus travel is the safest form of transportation for school children^{3, 4, 5, 6, 7}. Some of the features that make school buses safe are energy-absorbing seats that provide passive protection, structural integrity features that increase safety in the rare event of a collision, emergency exits to ensure that the occupants can escape in an emergency, stringent mirror requirements to aid visibility around the bus, and conspicuity marking and lighting requirements to increase the visibility of a bus.

While school buses have traditionally been used to transport school-aged children to and from school and other activities, the use of school buses to transport preschool-aged children has been increasing. In an effort to evaluate the safety implications for small children travelling in school buses, the Department conducted a testing program. The program, which included sled testing of restrained and unrestrained one-, three- and six-year-old dummies, revealed that appropriately installed infant or child restraints could enhance occupant protection for small children in the event of a collision. The study suggested that an infant weighing less than 10 kg, travelling in a school bus, would be better protected if properly restrained in a rear-facing infant restraint. Similarly, a child of between 10 kg and 18 kg may benefit from the protection of a forward-facing child restraint.

Based on this study, the Department published a proposal to amend the requirements of CMVSS 210.1 and CMVSS 210.2 applicable to all school buses. This proposal, pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2004, was to introduce a requirement that all school buses be equipped with user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems on every bench seat. For bench seats with a width of 762 mm or less, one set of a user-ready tether anchorage and a lower universal anchorage system would be required; for other bench seats, two sets per seat would be required.

Following publication of the proposal, the Department completed extensive consultations with the provinces and territories, school bus operators, school boards and other concerned stakeholders. As a result of these consultations, it was apparent that only in a very limited number of cases are there enough preschool-aged children to take up all the seats in a school bus. In most provinces and territories, the need for sets of anchors for infant and child restraint systems arises from instances such as when older school children take a child to daycare at the same school or when the bus driver brings his or her own children on the bus.

As the need for infant and child restraint systems is not extensive in most provinces and territories, the Department decided to require that only a limited number of sets of anchors be installed in each school bus. This amendment will therefore require that

Contexte

Les études au Canada et aux États-Unis aboutissent toutes à la conclusion que les autobus scolaires constituent le moyen le plus sûr de transporter des enfants d'âge scolaire^{3, 4, 5, 6, 7}. Parmi les caractéristiques qui rendent les autobus scolaires si sûrs, on retrouve les sièges à absorption d'énergie (qui assurent une protection passive), les caractéristiques qui concourent à l'intégrité structurale et qui améliorent ainsi la sécurité dans les rares collisions, les issues de secours qui permettent aux occupants de s'échapper en cas d'urgence, les prescriptions rigoureuses au niveau des miroirs qui aident à voir les abords de l'autobus, ainsi que les marques et l'éclairage réglementaires qui accroissent la visibilité d'un autobus.

Les autobus scolaires ont servi par le passé à transporter les enfants d'âge scolaire lors des journées de classe ou à l'occasion de sorties, mais ils servent de plus en plus à transporter des enfants d'âge préscolaire. Afin d'évaluer la sécurité pour les jeunes enfants qui voyagent en autobus scolaire, le ministère a mené un programme d'essais. Ce dernier, qui comprenait l'essai, sur chariot, de mannequins ceinturés ou non ceinturés de un, de trois ou de six ans, a révélé que l'utilisation d'ensembles de retenue pour enfant ou bébé bien installés assurerait une meilleure protection des jeunes enfants en cas de collision. L'étude a permis de conclure qu'un bébé de moins de 10 kg profiterait d'une meilleure protection s'il était bien attaché dans un ensemble de retenue orienté vers l'arrière. De même, un enfant de 10 à 18 kg pourrait profiter de la protection offerte par un ensemble de retenue orienté vers l'avant.

Le ministère s'est fondé sur cette étude pour publier une proposition afin de modifier les exigences des NSVAC 210.1 et 210.2 qui s'appliquaient à tous les autobus scolaires. Publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 20 novembre 2004, cette proposition visait à exiger que les banquettes de ces autobus soient toutes équipées d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs. Sur les banquettes d'une largeur d'au plus 762 mm, il aurait fallu installer un ensemble d'ancrages d'attache prêts à utiliser et d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs; et sur les autres banquettes, deux ensembles auraient été nécessaires.

Après avoir publié sa proposition, le ministère a procédé à d'amples consultations des provinces et territoires, des exploitants d'autobus scolaires, des commissions scolaires et des autres intéressés. Il en est ressorti qu'il était très rare que les places assises d'un autobus scolaire soient toutes occupées par des enfants d'âge préscolaire. Dans la plupart des provinces et territoires, le besoin d'ensembles d'ancrages d'attaches pour les ensembles de retenue pour bébé ou enfant se fait sentir, par exemple, lorsque des enfants d'âge scolaire mènent un plus jeune à la garderie de leur école ou que le conducteur transporte ses propres enfants dans l'autobus.

Comme le besoin d'ensembles de retenue pour enfant ou bébé n'est pas considérable dans la plupart des provinces et territoires, le ministère a décidé de n'exiger que l'installation d'un nombre limité d'ensembles d'ancrages d'attaches dans chaque autobus

³ *School Bus Seat Development Study* (TP 8445)

⁴ *School Bus Occupant Protection in Canada* (TP 8013)

⁵ *Review of Bus Safety Issues* (TP 13330E)

⁶ *Comparison of Two Advance Stop Signaling Systems Used on Canadian School Buses: Amber Lights and Red Lights* (TP 13903E)

⁷ *School Bus Safety Study, Volumes 1 and 2* (TP 6222)

³ *School Bus Seat Development Study* (TP 8445)

⁴ *Document de base sur la protection des occupants des autobus scolaires au Canada* (TP 8013)

⁵ *Examen de la sécurité des autobus* (TP 13330 F)

⁶ *Comparaison de deux dispositifs de pré-signalisation d'arrêt pour autobus scolaires utilisés au Canada : feux jaunes et feux rouges* (TP 13903 F)

⁷ *School Bus Safety Study, volumes 1 et 2* (TP 6222)

school buses with a seating capacity of up to 24 passengers have two sets of anchors. Those with a capacity from 25 to 65 passengers will be required to have four; and those with a passenger seating capacity of 66 or more will be required to have eight.

The Department is aware that some school systems in Canada offer pre-kindergarten classes and also that school buses are sometimes used to transport daycare children, both of which may result in the need for additional sets of anchors above the minimum specified requirements. As these instances will affect only a limited number of buses, the Department has decided to leave the decision of whether to install additional sets of anchors, above the minimum number, to the bus owners, operators and school boards.

As a result of consultations, the Department is also: clarifying that sets of anchors for infant and child restraint systems installed on a school bus must not be installed in a seating position adjacent to an emergency exit; removing the bench seat width criteria for determining the required number of sets of anchors and replacing it with the total number of designated seating positions in the school bus; allowing sets of anchors to be tested outside the school bus, which is simpler and less expensive than testing once the seat is installed inside the bus; clarifying that no portion of a user-ready tether anchorage may be located on the school bus floor; and postponing the effective date to April 1, 2007.

As part of this amendment, the Department is also clarifying the requirements in CMVSS 210.1 and 210.2 for buses that are not school buses, for the installation of two sets of user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems in all buses under 4,536 kg. In the existing requirements, it was not sufficiently clear that all buses, not just school buses, having a GVWR of 4,536 kg or less, were required to be equipped with lower universal anchorage systems, nor were the number of required sets of anchors or their required locations clear.

Effective Date

The Department had originally proposed that the amendments would become effective on April 1, 2005. In light of comments received from school bus manufacturers, transportation associations, and provincial and territorial authorities, the Department has revised the effective date to April 1, 2007. This extra time is needed for manufacturers to finalize their designs and prepare for production of the stronger seats that could be required, and for bus owners and operators to develop the relevant operational requirements and complete training.

Alternatives

Prior to completing the initial proposal, the Department considered the following alternatives:

- maintain the status quo and not regulate the bus industry on this issue;
- establish an agreement with the industry to voluntarily supply sets of anchors in all buses; and
- require sets of anchors on all buses.

scolaire. Par suite de la présente modification, les autobus scolaires comportant jusqu'à 24 places assises pour passager devront être équipés de deux ensembles d'ancrages d'attaches. Ceux qui comportent de 25 à 65 places, devront être équipés de quatre ensembles; et ceux qui comportent au moins 66 places, devront être équipés de huit ensembles.

Le ministère est conscient que certains systèmes scolaires du Canada offrent des classes de prématernelle et que les autobus scolaires servent parfois au transport d'enfants qui fréquentent une garderie, deux situations où il faudrait peut-être plus d'ensembles d'ancrages d'attaches que le nombre minimum exigé. Comme ce besoin ne se fera sentir que dans un nombre limité d'autobus, le ministère a décidé de laisser aux propriétaires, aux exploitants et aux commissions scolaires le soin de décider de faire installer des ensembles additionnels d'ancrages d'attaches, au-delà du nombre minimal.

Par suite des consultations, le ministère précise qu'il ne faut pas installer d'ensembles d'ancrages d'attaches pour les ensembles de retenue pour bébé ou enfant aux places assises adjacentes aux sorties de secours d'un autobus scolaire; supprime le critère de la largeur de la banquette pour déterminer le nombre d'ensembles d'ancrages d'attaches pour le remplacer par le nombre total de places assises désignées pour passagers à bord des autobus scolaires; permet de mettre les ensembles d'ancrages d'attaches à l'essai à l'extérieur de l'autobus scolaire (ce qui est plus simple et moins coûteux que les essais à bord de l'autobus une fois le siège installé); précise qu'il est interdit de fixer les ancrages d'attache prêts à utiliser sur le plancher de l'autobus scolaire; et reporte la date d'entrée en vigueur au 1^{er} avril 2007.

Dans cette modification, le ministère clarifie aussi les dispositions des NSVAC 210.1 et 210.2, pour les autobus autres que les autobus scolaires, pour l'installation de deux ensembles d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs dans tous les autobus de moins de 4 536 kg. Dans les exigences actuelles, il n'était pas suffisamment clair que tous les autobus dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg, et non seulement les autobus scolaires, devaient être équipés de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs; pas plus que le nombre d'ensembles d'ancrages d'attaches exigés ni leur emplacement n'étaient clairs.

Date d'entrée en vigueur

Le ministère proposait à l'origine que les modifications entrent en vigueur le 1^{er} avril 2005. Compte tenu des observations de fabricants d'autobus scolaires, d'associations des transports et d'administrateurs provinciaux et territoriaux, le ministère a reporté la date d'entrée en vigueur au 1^{er} avril 2007. Les fabricants ont besoin de ce délai pour finaliser leurs conceptions et prendre leurs dispositions pour la production des sièges plus résistants qui pourraient être nécessaires, et les propriétaires et les exploitants d'autobus en ont besoin pour élaborer les conditions d'exploitation pertinentes et donner la formation voulue.

Solutions envisagées

Avant de mettre au point sa proposition initiale, le ministère a envisagé les solutions suivantes :

- maintenir le statu quo et ne pas réglementer l'industrie de l'autobus sur ce point;
- conclure une entente avec cette industrie pour qu'elle installe volontairement les ensembles d'ancrages d'attaches dans tous les autobus;
- exiger l'installation d'ensembles d'ancrages d'attaches dans tous les autobus.

The Department considered maintaining the status quo. However, the increased use of school buses to transport young children, the limited availability of means for infant or child restraint system attachment in buses, and the public's awareness of the effectiveness of the proper use and installation of infant and child restraint systems, all formed the basis for the Department's conclusion that the current situation was not acceptable.

The Department considered negotiating a voluntary agreement with the industry to supply user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems. This alternative was not adopted for several reasons. A voluntary approach would not necessarily ensure compatibility between the sets of anchors and the connectors on existing infant and child restraint systems. The Department was concerned that some manufacturers might offer user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems, while others might not. Additionally, the Department was concerned that this would cause undue confusion for the public and might deter the use of infant and child restraint systems in buses.

Because of the anticipated positive outcome, a regulatory approach was adopted to implement the changes. No other alternatives were found to be suitable.

Benefits and Costs

In the *Canada Gazette*, Part I proposal, the Department estimated that adding one set of a user-ready tether and a lower universal anchorage system would cost \$6.18 (CDN 2003) per seating location^{8, 9}. Thus, a bench seat having a width of 762 mm or less would have incurred an added cost of \$6.18 per seat, and a bench seat of more than 762 mm would have incurred an extra cost of \$13.69 each.

The number of new Canadian school buses affected by the amendments is anticipated to be approximately 3,212 per year¹⁰ (2,865 are type C school buses with an average of 24 bench seats, and 347 are type D school buses with an average of 28 bench seats). Hence, the Department estimated the total cost of the proposed amendments would be just over \$1 million per year.

Comments received on the proposal suggest that the original cost estimates were low. Manufacturers commented that a school bus bench seat would need reinforcement of the seat frame to accommodate the loads prescribed for the set of anchors. In light of these comments, the Department conducted testing of common, non-reinforced school bus seats, with the addition of two sets of anchors. When tested using the prescribed loads, some but not all seats performed in accordance with the CMVSS 210.1 and 210.2 requirements. Subsequently, a reinforced seat was tested to the same loads for comparison. The reinforced seat performed better than the non-reinforced seats. These tests indicated that minor reinforcements might be needed for some school bus manufacturers' seats. Thus, the Department estimates the incremental cost of a school bus bench seat with two sets of anchors would be \$20.00 (CDN 2005).

Le ministère a songé à maintenir le statu quo. Cependant, l'utilisation accrue d'autobus scolaires pour transporter de jeunes enfants, le nombre limité de moyens de fixation d'ensembles de retenue pour enfant ou bébé dans les autobus et la sensibilisation du public à l'efficacité des ensembles de retenue pour enfant ou bébé bien utilisés et bien installés, ont amené le ministère à conclure que la situation actuelle n'était pas acceptable.

Le ministère a songé à négocier une entente avec l'industrie pour qu'elle installe volontairement des ensembles d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs. Il n'a pas retenu cette solution pour diverses raisons. D'abord, cette installation volontaire n'assurait pas forcément la compatibilité entre ces ensembles d'ancrages d'attaches et les attaches des ensembles de retenue pour enfant ou bébé existants. Ensuite, le ministère craignait que les fabricants n'installent pas tous des dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs et des ancrages d'attache prêts à utiliser. De plus, le ministère craignait que cela ne provoque trop de confusion dans le public et n'empêche l'utilisation d'ensembles de retenue pour bébé ou enfant dans les autobus.

Étant donné les bons résultats que les modifications proposées devraient donner, une approche réglementaire a été adoptée. Aucune autre solution n'a été jugée appropriée.

Avantages et coûts

Dans la proposition publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le ministère estimait que l'adjonction d'un ensemble d'ancrages d'attaches prêts à utiliser et d'un dispositif universel d'ancrages d'attaches inférieurs coûterait 6,18 \$CAN (de 2003) par place assise^{8, 9}. Donc, une banquette ayant une largeur d'au plus 762 mm aurait entraîné un coût supplémentaire de 6,18 \$ chacune, et celles qui ont plus de 762 mm, un coût supplémentaire de 13,69 \$ chacune.

Le nombre de nouveaux autobus scolaires canadiens visés par les modifications est évalué à quelque 3 212 par an¹⁰ (2 865 autobus scolaires de type C comportant en moyenne 24 banquettes et 347 autobus scolaires de type D comportant en moyenne 28 banquettes). Le ministère a donc estimé que le coût total de ces modifications seraient un peu plus de 1 million de dollars par an.

Les observations reçues sur la proposition précitée portent à croire que les premières évaluations des coûts étaient trop basses. Les fabricants ont fait remarquer qu'il faudrait renforcer le cadre des banquettes des autobus scolaires en fonction des charges prescrites pour les ensembles d'ancrages d'attaches. À la suite de ces observations, le ministère a mis à l'essai des banquettes d'autobus scolaire ordinaires, non renforcées, en y ajoutant deux ensembles d'ancrages d'attaches. Soumises aux charges réglementaires, certaines, mais pas toutes les banquettes ont satisfait aux exigences des NSVAC 210.1 et 210.2. Par la suite, une banquette renforcée a été soumise aux mêmes charges aux fins de comparaison. La banquette renforcée a mieux réussi que celles non renforcées. Ces essais ont montré qu'il faudrait peut-être un léger renforcement des banquettes de certains fabricants d'autobus scolaires. Le ministère estime donc que le coût différentiel d'une banquette d'autobus scolaire munie de deux ensembles d'ancrages d'attaches serait de 20 \$CAN (de 2005).

⁸ SOR/2002-205

⁹ Based on a review of the DOT/National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) cost estimates for the proposed ISOFIX child seat restraint standard; ISO 13216-1, 10th Draft, 1995-10-13, and Implications for the Canadian Situation

¹⁰ *School Bus Fleet* magazine statistic of Canadian bus sales in 2002

⁸ DORS/2002-205

⁹ D'après *A Review of the DOT/NHTSA [National Highway Traffic Safety Administration] Cost Estimates for the Proposed ISOFIX Child Seat Restraint Standard [ISO 13216-1, 10^e version, 1995-10-13] and Implications for the Canadian Situation*

¹⁰ Statistique des ventes d'autobus au Canada en 2002 tirées du magazine *School Bus Fleet*

As already mentioned, the comments also strongly suggested that only a small number of preschool-aged children would be transported on a school bus at one time; hence, the Department has reduced the number of required designated seating positions to be equipped with sets of anchors. For example, a school bus with a seating capacity of 72 passengers will now be required to have eight forward-facing designated seating positions equipped with sets of anchors, for an increase in cost of \$80.00. Thus, the Department estimates that this amendment will cost manufacturers approximately \$250,000 per year.

Experience and statistics¹¹ have clearly demonstrated that school buses are safer than passenger vehicles. These amendments represent a proactive approach by which the Department hopes to prevent injuries and deaths among young children. Furthermore, by expressly extending application of the CMVSS 210.1 and 210.2 to school buses, these amendments would clarify the position of the Department regarding use of infant and child restraint systems, and would reinforce with the general public the importance of safely restraining children travelling in a vehicle. Parental and caregivers' concerns would be addressed, as improved protection would be available when transporting young children in a bus.

Finally, the existing *Motor Vehicle Restraint Systems and Booster Cushions Safety Regulations*¹² ensure that all infant and child restraint systems manufactured after September 1, 2002, are fitted with connectors that are compatible with lower universal anchorage systems. This ensures that all child restraint systems are compatible with lower universal anchorage systems in buses.

Under the Department's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of this amendment was carried out. This amendment would have no impact on the environment.

Consultation

Road Safety Consultation Program

The Department conducted national public consultation meetings on bus safety in 2000. The findings and recommendations of this process have been published¹³. In 2003-2004, officials from the Department consulted with school bus manufacturers through a written survey and meetings or visits to their plants. At that time, none of the manufacturers expressed concerns regarding the proposed amendments.

The Department consults with federal authorities of other countries and with Canada's provinces and territories. Semi-annual meetings are also held with the U.S. National Highway Traffic Safety Administration to discuss future regulatory initiatives and problems of mutual interest.

The Department is also committed to the development of global regulations, which is being carried out under the auspices of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations. Along with members of other world regulatory bodies and public interest groups, departmental representatives participate in 11 or more meetings a year as part of the

Comme il est mentionné plus haut, les observations reçues portent fortement à croire que les autobus scolaires ne transporteront qu'un petit nombre d'enfants d'âge préscolaire à la fois : le ministère a donc réduit le nombre de places assises désignées qui doivent être munies d'ensembles d'ancrages d'attaches. Par exemple, les autobus scolaires comportant 72 places assises pour passager devront désormais être munis d'ensembles d'ancrages d'attaches pour huit places assises désignées faisant face à l'avant, ce qui représente un coût supplémentaire de 80 \$. Le ministère estime donc que la présente modification coûtera aux fabricants quelque 250 000 \$ par an.

L'expérience et les statistiques¹¹ démontrent clairement que les autobus scolaires sont plus sûrs que les véhicules de tourisme. Les modifications apportées représentent une approche proactive par laquelle le ministère espère éviter que de jeunes enfants ne soient blessés ou tués. De plus, en étendant expressément l'application des NSVAC 210.1 et 210.2 aux autobus scolaires, le ministère précise sa position relativement à l'utilisation des ensembles de retenue pour enfant ou bébé et sensibilise davantage le public à l'importance de bien attacher les enfants à bord d'un véhicule. Les inquiétudes des parents et des fournisseurs de soins seront apaisées, car les jeunes enfants qui voyagent en autobus scolaire jouiront d'une meilleure protection.

Finalement, le *Règlement sur la sécurité des ensembles de retenue et des coussins d'appoint (véhicules automobiles)*¹² garantit que tous les ensembles de retenue pour enfant ou bébé fabriqués après le 1^{er} septembre 2002 sont munis d'attaches compatibles avec les dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs. Ceci garantit que les ensembles de retenue pour enfant sont donc tous compatibles avec les dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs dans les autobus.

Conformément à sa politique d'évaluation environnementale stratégique, le ministère a procédé à une évaluation préliminaire des effets possibles de la présente modification. Cette dernière n'aurait aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

Programme de consultations sur la sécurité routière

Le ministère a tenu des réunions de consultation publiques sur la sécurité des autobus dans tout le pays en 2000. Les observations et les recommandations qui en ont découlé ont été publiées¹³. En 2003-2004, des responsables du ministère ont consulté les fabricants d'autobus scolaires par le biais d'un sondage écrit, de réunions et de visites en usine. Aucun de ces fabricants n'a alors indiqué que les modifications proposées l'inquiétaient.

Le ministère consulte les autorités fédérales des autres pays et les provinces et territoires du Canada. Il tient aussi des réunions semestrielles avec la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis pour discuter d'initiatives de réglementation futures et de problèmes d'intérêt commun.

Le ministère est aussi engagé dans l'élaboration de règlements mondiaux qui se fait sous les auspices du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies. De concert avec des membres d'autres organismes de réglementation mondiaux et de groupes d'intérêts publics, des représentants du ministère participent à 11 réunions et plus par an

¹¹ Basé sur l'analyse de Traffic Accident Information Data (TRAID)

¹² SOR/2002-205

¹³ *Bus Safety Consultations* (TP 13713E)

¹¹ Basé sur l'étude du Fichier national sur les accidents (TRAID)

¹² DORS/2002-205

¹³ *Consultations sur la sécurité des autobus et des autocars* (TP 13713 F)

initiative to develop Global Technical Regulations in order to simplify the regulatory process for automotive manufacturers who market their products internationally.

While the Department regulates the safety of new school buses, provincial and territorial governments, through their ministries of Education and Transportation, oversee school bus operations. Exchanges of information with the provinces and territories are achieved mainly through standing committees of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), the organization responsible for coordinating all matters dealing with the administration, regulation and control of motor vehicle transportation and highway safety. CCMTA comprises members from all governments (federal and provincial/territorial) as well as associate members from transportation-related organizations. CCMTA members did not express any concerns regarding this proposed amendment.

In order to monitor public opinion and concerns, as well as to keep the public informed on road safety-related issues, the Department offers a free telephone information service that Canadians may call from across the country, and it publishes specific safety-related information on its Web site. The public may also make inquiries using the Department's Web site and by regular mail. In addition, a dedicated toll-free telephone line allows the public to notify the Department of safety-related defects, which are subsequently investigated by the Public Complaints, Recalls and Investigations Division. As part of its research program, the Department has established several teams of collision investigators that are affiliated with major universities, part of whose work is to monitor road safety issues. A system for training instructors on proper installation of infant and child restraint systems has also been implemented, and the instructors advise the Department of safety issues that arise.

In addition to pre-publishing the proposed amendments to CMVSS 210.1 and 210.2 in the *Canada Gazette*, Part I, the Department prepared an Internet information bulletin¹⁴ that targets parents, teachers, school boards and school bus operators. The bulletin specifically addresses passive occupant protection, restraint use for stage one children (from birth to approximately 1 year old) and stage two children (from 1 year of age to approximately 4½ years of age) and the requirements for user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems on school buses. This information was designed in consultation with provincial and territorial jurisdictions and other safety partners.

dans le cadre de l'initiative d'élaboration de règlements techniques mondiaux qui simplifient la réglementation des fabricants automobiles qui commercialisent leurs produits à l'échelle internationale.

Le ministère réglemente la sécurité des nouveaux autobus scolaires, mais ce sont les gouvernements provinciaux et territoriaux, par l'intermédiaire de leurs ministères de l'éducation et des transports, qui supervisent l'exploitation de ces autobus. Les échanges de renseignements avec les provinces et territoires se font par le biais des comités permanents du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), l'organisme responsable de coordonner les questions relatives à l'administration, à la réglementation et au contrôle du transport automobile et de la sécurité routière. Il se compose de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, ainsi que de membres associés provenant de diverses organisations liées au transport. Aucun de ses membres n'a exprimé de crainte au sujet de la présente modification.

Afin de surveiller l'opinion et les préoccupations du public et de le tenir au courant des questions liées à la sécurité routière, le ministère offre un service d'information téléphonique gratuit dont les Canadiens peuvent se servir dans tout le pays et publie certains renseignements sur la sécurité sur son site Web. Le public peut aussi demander des renseignements grâce à ce site ou par courrier. De plus, une ligne téléphonique spécialisée sans frais permet au public d'avertir le ministère de défauts liés à la sécurité, qui font par la suite l'objet d'enquêtes de la part de la Division des plaintes du public, des rappels et des enquêtes. Dans le cadre de son programme de recherche, le ministère a mis sur pied plusieurs équipes d'enquête sur les collisions. Le travail de ces équipes, qui sont associées aux principales universités, consiste en partie à surveiller les problèmes de sécurité routière. Un processus a aussi été mis en œuvre pour apprendre aux instructeurs la bonne façon d'installer un ensemble de retenue pour enfant ou bébé, et ils avisent le ministère des problèmes de sécurité qui surgissent.

Le ministère a non seulement publié au préalable les modifications proposées aux NSVAC 210.1 et 210.2 dans la *Gazette du Canada* Partie I, mais aussi préparé un bulletin d'information Internet¹⁴ à l'intention des parents, des enseignants, des commissions scolaires et des exploitants d'autobus scolaires. Ce bulletin traite en particulier de la protection passive des occupants, de l'utilisation d'ensembles de retenue pour les enfants de niveau un (de la naissance à un an environ) et de niveau deux (de un à quatre ans et demi environ) et des exigences concernant l'installation d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs dans les autobus scolaires. Le ministère a conçu ces renseignements avec l'avis des administrations provinciales et territoriales et celui d'autres partenaires du domaine de la sécurité.

¹⁴ *Child Seats on School Buses*, Road Safety Fact Sheet, RS-2004-07E, TP 2436E, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Transport Canada, November 2004 (<http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp2436/rs200407/menu.htm>)

¹⁴ *Les sièges d'enfant à bord les [sic] autobus scolaires*, feuillet de renseignements — Sécurité routière RS-2004-07F, TP 2436F, Sécurité routière et Réglementation automobile, Transports Canada, novembre 2004 (<http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere/tp2436/rs200407/menu.htm>)

Consultation on Infant and Child Restraint Systems in Buses

A comment period of 75 days was allotted following the pre-publication of the Department's proposal in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 2004. Preliminary comments received indicated that stakeholders needed more time to prepare their comments; thus, the Department extended the comment period to March 25, 2005. To better inform stakeholders of the Department's intentions, and to allow all affected stakeholders to share their concerns, an information session was held on February 25, 2005.

The Department's consultations made it apparent that only in a very limited number of cases are a significant number of pre-school-aged children transported on a school bus. Most provinces and territories noted that the need for infant and child seat anchorages arises from such instances as when older school children take a child with them to daycare at the same school or when the bus driver brings his or her own children on the bus.

As a result of the consultations, the Department has added a number of revisions including reducing the minimum number of anchorages to vary from two to eight per bus, depending on the bus seating capacity; exempting buses with rearward facing seats from the requirements; allowing for seats with built-in child seats to be credited as positions with anchorages; clarifying that infant and child seat anchorage systems installed on a school bus must not be installed in a seating position adjacent to an emergency exit; removing the bench seat width provision for the number of anchorages per seat; allowing the certification testing of the anchorages to be done outside the bus, which is simpler and less expensive than testing inside the bus; clarifying that user-ready tether anchorages may not be located at the bus floor; and; postponing the effective date to April 1, 2007 to allow stakeholders to prepare for their introduction.

In light of concerns that a school bus bench seat would need reinforcement to accommodate user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems, and that this reinforcement would minimize the energy absorption characteristics of a school bus seat, departmental officials completed further testing of reinforced school bus seats. The seats were equipped with two sets of user-ready tether anchorages and lower universal anchorage systems, and were tested to the requirements set out under CVMSS 222, *School Bus Passenger Seating and Crash Protection*. This testing indicated that a seat reinforced to accommodate the loading requirements of CMVSS 210.1 and 210.2 was more effective at absorbing energy than a non-reinforced seat and that it deformed within the specified limits provided by CMVSS 222. Hence, officials concluded that the added reinforcement would not impede the performance of the energy absorption characteristics of school bus seats.

Several comments expressed opposition to the proposal, noting concerns with the operational feasibility of using infant and child restraint systems to transport small children in school buses. Concerns such as the time required placing a person in an infant or child restraint system and the difficulties with installing the

Consultations sur l'utilisation d'ensembles de retenue pour enfant et bébé dans les autobus

Les intéressés avaient 75 jours pour communiquer leurs observations après la publication au préalable de la proposition du ministère dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 2004. Les premières observations reçues indiquaient que les intéressés avaient besoin d'un délai supplémentaire pour communiquer leurs observations : le ministère a donc prolongé la période de réception des commentaires jusqu'au 25 mars 2005. Pour mieux informer les intéressés de ses intentions et permettre à tous les intervenants touchés d'exprimer leurs préoccupations, il a tenu une séance d'information le 25 février 2005.

Les consultations menées par le ministère ont démontré qu'il arrivait rarement qu'un nombre important d'enfants d'âge préscolaire voyagent par autobus scolaire. La plupart des provinces et territoires ont souligné l'utilité d'installer des ancrages nécessaires aux ensembles de retenue pour bébé et enfant lorsque des écoliers plus âgés accompagnent un jeune enfant à la garderie de leur école ou lorsque le chauffeur de l'autobus scolaire transporte ses propres enfants.

À la suite des consultations, le ministère a ajouté un certain nombre de révisions, y compris : réduire le nombre minimum d'ancrages pour le faire varier de deux à huit dispositifs par autobus, en fonction du nombre de places assises; exempter des exigences les autobus dont les sièges font face à l'arrière; permettre que les sièges avec siège d'enfant intégré soient considérés comme des places munies d'ancrages; préciser que les ancrages nécessaires aux ensembles de retenue pour bébé et enfant, installés à bord d'un autobus scolaire, ne peuvent être installés aux places assises adjacentes à une sortie de secours; supprimer la disposition à l'effet que le nombre d'ancrages par banquette dépende de la largeur de celle-ci; permettre que les essais de certification des ancrages soient effectués à l'extérieur de l'autobus, opération plus simple et moins coûteuse que lorsque les essais sont réalisés à l'intérieur de l'autobus; préciser que les ensembles d'ancrage prêts à utiliser ne peuvent être installés sur le plancher d'un autobus; reporter la date d'entrée en vigueur au 1^{er} avril 2007 afin de permettre aux intervenants de se préparer en conséquence.

Comme l'on craignait qu'il ne faille renforcer les banquettes d'autobus scolaire pour les munir d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs et que ce renforcement ne réduise au minimum leur capacité d'absorption d'énergie, les responsables du ministère ont procédé à d'autres essais de banquettes renforcées d'autobus scolaire. Les sièges étaient munis de deux ensembles d'ancrages d'attache prêts à utiliser et de dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs et ont été mis à l'essai conformément à la NSVAC 222, *Sièges pour passager d'autobus scolaire et protection en cas de collision*. Ces essais ont révélé que les banquettes renforcées en fonction des charges prescrites par les NSVAC 210.1 et 210.2 absorbaient mieux l'énergie que les banquettes non renforcées et se déformaient à l'intérieur des limites prévues par la NSVAC 222. Les responsables ont donc conclu que le renforcement supplémentaire ne gênerait pas l'efficacité de la capacité d'absorption d'énergie des banquettes d'autobus scolaires.

Plusieurs intervenants se sont opposés à la proposition, doutant de la faisabilité opérationnelle de l'utilisation d'ensembles de retenue pour le transport de bébés et de jeunes enfants en autobus scolaire. Ils se sont dits préoccupés par le temps qu'il faudrait pour placer une personne dans l'ensemble de retenue pour enfant

restraint systems given the limited space in a school bus were raised. While the Department appreciates these concerns, many viable solutions currently exist. A wide variety of infant and child restraints are currently available in the Canadian market, which would satisfy the maximum seat spacing permitted under CMVSS 222, without compromising the compartmentalization features of a school bus. Also, as the Department understands that there may be operational adjustments for the transportation of small children in the appropriate restraint system, the Department is in continuous contact with the provincial and territorial authorities, bus owners and operators, and school boards, stakeholders responsible for the safe transportation of children to and from school, to help ensure that policies are in place for the use or non-use of sets of anchors.

Stakeholders also noted that there was a very limited need to transport many small children on a bus at one time. As a result, the Department has revised the amendment to require only a limited number of seating positions to be equipped with sets of anchors. This amendment will require those school buses with a seating capacity of up to 24 passengers to have two sets of anchors. Buses with a capacity from 25 to 65 must have four sets of anchors. Buses with a passenger seating capacity of 66 or more will be required to have eight sets of anchors. The operators of school buses will be free to increase the number of sets of anchors, provided they meet the strength and installation requirements of the regulation.

Comments regarding the potential obstruction of emergency exits motivated the Department to not permit the installation of restraint system anchorages on seats located directly next to an emergency exit. This new requirement was discussed at the Canadian Standards Association D250 "School Bus" standards development committee, and all agreed on the added benefit of this requirement in the event of a collision.

Several concerns were raised regarding the proposed effective date of April 1, 2005. In light of the comments received, the Department has revised the effective date to April 1, 2007. This date will allow sufficient time for school bus manufacturers to design, develop and build school bus seats with sets of anchors at a lower cost and in time for the 2007 school year.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department of Transport monitors manufacturers' and importers' self-certification programs by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer may be subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

ou bébé et du mal qu'on aurait à installer les ensembles de retenue pour bébé ou enfant, étant donné l'exiguïté des autobus scolaires. Bien que le ministère soit sensible à ces propos, plusieurs solutions viables existent actuellement. Une grande variété d'ensembles de retenues pour bébé ou enfant est présentement disponible sur le marché canadien, qui satisferait l'espacement maximal permis en vertu de la NSVAC 222, sans compromettre les caractéristiques du compartimentage d'un autobus scolaire. De plus, comme le ministère comprend qu'il aura possiblement des ajustements opérationnels pour le transport des petits enfants avec l'ensemble de retenue approprié, le ministère est en rapport continu avec les autorités provinciales et territoriales, les propriétaires et les exploitants d'autobus et les commissions scolaires, intervenants chargés de transporter les enfants à l'école et de les ramener de manière sécuritaire, d'aider donc à assurer l'élaboration de principes concernant l'utilisation et la non-utilisation des ensembles d'ancrages d'attaches.

Les intervenants ont aussi fait remarquer que le besoin de transporter en même temps un grand nombre de jeunes enfants en autobus était très limité. Le ministère a donc révisé sa proposition de modification pour n'exiger l'installation d'ensembles d'ancrages d'attaches qu'à un nombre limité de places assises. Par suite de la présente modification, les autobus scolaires comportant jusqu'à 24 places assises pour passager devront être équipés de deux ensembles d'ancrages d'attaches; ceux qui comportent de 25 à 65 places, de quatre ensembles; et ceux qui comportent au moins 66 places, de huit ensembles d'ancrages d'attaches. Les exploitants des autobus scolaires seront libres d'installer un plus grand nombre d'ensembles d'ancrages d'attaches, pourvu que l'installation et la résistance de ces derniers soient conformes au règlement.

Les observations sur l'obstruction possible des issues de secours ont incité le ministère à ne pas permettre l'installation d'ensembles d'ancrages d'attaches pour les ensembles de retenue aux places situées juste à côté d'une issue de secours. Le comité d'élaboration de la norme D250 sur les autobus scolaires de la *Canadian Standards Association* a discuté de cette nouvelle exigence, et ses membres ont tous reconnu l'avantage de cette exigence supplémentaire dans l'événement d'une collision.

On a fait plusieurs observations sur la date d'entrée en vigueur proposée, le 1^{er} avril 2005. Compte tenu de ces dernières, le ministère a reporté cette date au 1^{er} avril 2007. Ce report laissera assez de temps aux fabricants d'autobus scolaires pour concevoir, mettre au point et construire des banquettes d'autobus scolaire avec des ensembles d'ancrages d'attaches à moindres frais et à temps pour l'année scolaire 2007.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles sont chargés de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. Le ministère des Transports supervise les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en vérifiant leurs documents d'essais, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché. Lorsqu'un défaut est découvert, le fabricant ou l'importateur doit transmettre un avis de défaut aux propriétaires et au ministre des Transports. Si un véhicule ne satisfait pas à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur peut faire l'objet d'une poursuite et, s'il est reconnu coupable, être condamné à une amende conformément à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Contact

Jay Rieger
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1962
FAX: (613) 990-2913
E-mail: riegerj@tc.gc.ca

Personne-ressource

Jay Rieger
Direction générale de la sécurité routière et de la
réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1962
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : riegerj@tc.gc.ca

Registration
SOR/2006-95 May 17, 2006

CRIMINAL CODE

Order Declaring an Amnesty Period (2006)

P.C. 2006-385 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 117.14(1)^a of the *Criminal Code*, hereby makes the annexed *Order Declaring an Amnesty Period (2006)*.

ORDER DECLARING AN AMNESTY PERIOD (2006)

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in this Order.

“non-restricted firearm” means a firearm other than a prohibited firearm or a restricted firearm. (*arme à feu sans restriction*)

“public service agency” has the same meaning as in section 1 of the *Public Agents Firearms Regulations*. (*agence de services publics*)

NON-RESTRICTED FIREARMS — INDIVIDUALS

2. (1) The amnesty period set out in subsection (3) is declared under section 117.14 of the *Criminal Code* for an individual who, at any time during the amnesty period,

(a) is in possession of a non-restricted firearm, holds a licence to possess firearms or a licence to possess and acquire firearms but does not hold a registration certificate for the firearm; or

(b) is in possession of a non-restricted firearm, does not hold a registration certificate for the firearm and will have held a licence to possess firearms or a licence to possess and acquire firearms

(i) that expired during the period beginning on January 1, 2004 and ending on the day before the day on which this Order comes into force, or

(ii) that will have expired during the period beginning on the day on which this Order comes into force and ending one year later.

(2) The purpose of the amnesty period is to permit the individual to

(a) in the case of an individual described in paragraph (1)(a), obtain the registration certificate;

(b) in the case of an individual described in paragraph (1)(b), obtain the licence and registration certificate;

(c) deactivate the firearm so that it is no longer a firearm;

(d) export the firearm in accordance with all applicable legal requirements, including the legal requirements of the country to which the firearm is exported;

(e) turn in the firearm to a police officer or a firearms officer for destruction or other disposal;

^a S.C. 1995, c. 39, s. 139

Enregistrement
DORS/2006-95 Le 17 mai 2006

CODE CRIMINEL

Décret fixant une période d’amnistie (2006)

C.P. 2006-385 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 117.14(1)^a du *Code criminel*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret fixant une période d’amnistie (2006)*, ci-après.

DÉCRET FIXANT UNE PÉRIODE D’AMNISTIE (2006)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent décret.

« agence de services publics » S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur les armes à feu des agents publics*. (*public service agency*)

« arme à feu sans restriction » Arme à feu qui n’est ni une arme à feu prohibée ni une arme à feu à autorisation restreinte. (*non-restricted firearm*)

ARMES À FEU SANS RESTRICTION — PARTICULIERS

2. (1) La période d’amnistie prévue au paragraphe (3) est déclarée en vertu de l’article 117.14 du *Code criminel* en faveur du particulier qui, au cours de cette période :

a) soit est en possession d’une arme à feu sans restriction et est titulaire d’un permis de possession ou de possession et d’acquisition d’armes à feu, mais n’est pas titulaire d’un certificat d’enregistrement pour cette arme à feu;

b) soit est en possession d’une arme à feu sans restriction, n’est pas titulaire d’un certificat d’enregistrement pour cette arme à feu et aura été titulaire d’un permis de possession ou de possession et d’acquisition d’armes à feu dont la période de validité :

(i) a expiré pendant la période commençant le 1^{er} janvier 2004 et se terminant le jour précédant la date d’entrée en vigueur du présent décret,

(ii) aura expiré pendant la période commençant à la date d’entrée en vigueur du présent décret et se terminant un an plus tard.

(2) La période d’amnistie est déclarée afin de permettre au particulier :

a) s’agissant du particulier visé à l’alinéa (1)a), d’obtenir le certificat d’enregistrement;

b) s’agissant du particulier visé à l’alinéa (1)b), d’obtenir le permis et le certificat d’enregistrement;

c) de neutraliser l’arme à feu de manière à ce qu’elle ne soit plus une arme à feu;

d) d’exporter l’arme à feu conformément aux exigences légales applicables, y compris celles du pays d’exportation;

e) de livrer l’arme à feu à un officier de police ou à un préposé aux armes à feu pour qu’il en dispose par destruction ou autrement;

^a L.C. 1995, ch. 39, art. 139

(f) sell or give the firearm to a public service agency, to a business, including a museum, that holds a licence authorizing the acquisition of firearms or to an individual who holds a possession and acquisition licence for firearms; or

(g) possess the firearm before doing one of the things described in paragraphs (a) to (f).

(3) The amnesty period begins on the day on which this Order comes into force and ends one year later.

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Order.)

Description

The Order protects individuals from incurring criminal liability under the *Criminal Code* as a result of illegal possession of unregistered non-restricted firearms. The Order applies to individuals who do not hold a registration certificate but either currently hold a licence under the *Firearms Act* or previously held a licence under the *Firearms Act*, which expired on or after January 1, 2004.

The Order provides an amnesty period to allow individuals who hold a licence to submit an application to register their non-restricted firearms, or who have an expired licence to apply for a new licence and to submit an application to register their non-restricted firearms. The Order also allows individuals to dispose of or deactivate non-restricted firearms safely and lawfully, in the ways permitted by the Order. The Order will be in force for a period of one year.

Alternatives

An Order declaring an amnesty period under subsection 117.14(1) of the *Criminal Code* is the only means to allow individuals to bring themselves into compliance with the law without incurring criminal liability.

Benefits and Costs

This amnesty program affords individuals in illegal possession of unregistered non-restricted firearms an opportunity to submit an application to register their non-restricted firearms, or to apply for a new licence and an application to register their non-restricted firearms. The amnesty also offers the possibility of disposing of or deactivating these firearms safely and lawfully.

The amnesty is based on the transfer of the Canada Firearms Center (CAFC) to the RCMP. To allow for a smooth transition, the RCMP would require some time to integrate the Firearms Program into its organization, which would involve a review of the existing processes and Program with a particular view to ensure data integrity and security.

f) de vendre ou de donner l'arme à feu à une agence de services publics, à une entreprise — y compris un musée — titulaire d'un permis d'armes à feu l'autorisant à acquérir des armes à feu ou à un particulier titulaire d'un permis de possession et d'acquisition d'armes à feu;

g) d'être en possession de l'arme à feu avant de faire une chose mentionnée à l'un des alinéas a) à f).

(3) La période d'amnistie commence à la date d'entrée en vigueur du présent décret et se termine un an plus tard.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret protège les particuliers de poursuites criminelles en vertu du *Code criminel* en raison de possession illégale d'armes à feu sans restriction non enregistrées. Le décret s'applique aux particuliers qui ne détiennent pas de certificat d'enregistrement, mais qui sont présentement titulaires d'un permis délivré en vertu de la *Loi sur les armes à feu* ou qui étaient titulaires d'un permis qui a été délivré en vertu de la *Loi sur les armes à feu* et qui a expiré le 1^{er} janvier 2004 ou après cette date.

Le décret accorde une période d'amnistie pour permettre aux particuliers qui détiennent un permis de présenter une demande d'enregistrement visant leurs armes à feu sans restriction et aux particuliers dont le permis est expiré de présenter une demande pour obtenir un nouveau permis et de présenter une demande d'enregistrement pour leurs armes à feu sans restriction. Le décret permet également aux particuliers de disposer de leurs armes à feu sans restriction ou de les neutraliser de façon sécuritaire et légale, conformément aux dispositions du décret. Le décret sera en vigueur pendant un an.

Solutions envisagées

Un décret accordant une période d'amnistie en vertu du paragraphe 117.14(1) du *Code criminel* constitue la seule façon de permettre aux particuliers de se conformer à la loi sans s'exposer à des poursuites criminelles.

Avantages et coûts

Cette amnistie donne l'occasion aux particuliers en possession illégale d'armes à feu sans restriction non enregistrées de présenter une demande d'enregistrement pour leurs armes à feu sans restriction ou de présenter une demande pour obtenir un nouveau permis et enregistrer leurs armes à feu sans restriction. L'amnistie permet également aux particuliers de disposer de leurs armes à feu ou de les neutraliser de façon sécuritaire et légale.

L'amnistie repose sur le transfert du Centre des armes à feu Canada (CAFC) à la GRC. Pour assurer une transition sans heurts, la GRC aurait besoin d'un certain temps pour intégrer le Programme des armes à feu au sein de son organisation. Cela impliquerait un examen des processus existants et du Programme actuel qui viserait notamment à assurer l'intégrité et la sécurité des données.

Public safety is enhanced by ensuring firearms owners hold a licence and the firearms are legalized through the registration process. Public safety is not compromised as the amnesty does not apply for individuals in cases where a Chief Firearms Officer refuses to issue a licence.

Consultation

Consultations on this Amnesty Order have been limited given the urgent nature of the Order.

To ensure that all stakeholders and interested parties are advised of the *Order Declaring an Amnesty Period (2006)*, immediately upon a decision, a news release and backgrounder will be issued. Website materials and information for distribution through the 1-800 public inquiry line will be updated.

Compliance and Enforcement

To be in lawful possession of a firearm an individual must hold a licence issued under the *Firearms Act* as well as a registration certificate for each firearm.

Possession by an individual of any firearm without a licence or without a registration certificate for each firearm is an offence contrary to sections 91 and 92 of the *Criminal Code*. The *Order Declaring an Amnesty Period (2006)* protects individuals covered by the Order from these offence provisions.

Contact

Legal Services
Canada Firearms Centre
Ottawa, Ontario
K1A 1M6
Telephone: 1-800-731-4000, (613) 946-1679

La sécurité publique est renforcée, car on s'assure que les propriétaires d'armes à feu sont titulaires d'un permis, et les armes à feu sont rendues légitimes grâce au processus d'enregistrement. La sécurité publique n'est pas compromise, puisque l'amnistie ne s'applique pas aux particuliers auxquels le contrôleur des armes à feu a refusé de délivrer un permis.

Consultations

Les consultations portant sur cette amnistie ont été limitées en raison du caractère urgent de ce décret.

Un communiqué de presse et une fiche documentaire seront publiés dès qu'une décision sera prise afin de s'assurer que tous les intervenants et toutes les parties intéressées sont informés du *Décret fixant une période d'amnistie (2006)*. On mettra à jour les renseignements figurant dans le site Web et ceux fournis par l'entremise de la ligne d'information sans frais 1-800.

Respect et exécution

Pour qu'il soit considéré en possession légale d'armes à feu, un particulier doit être titulaire d'un permis délivré en vertu de la *Loi sur les armes à feu* et détenir un certificat d'enregistrement pour chacune des armes à feu.

La possession de toute arme à feu par un particulier qui n'est pas titulaire d'un permis ou qui ne détient pas de certificat d'enregistrement pour chacune des armes à feu constitue une infraction aux articles 91 et 92 du *Code criminel*. Le *Décret fixant une période d'amnistie (2006)* protège les particuliers visés par le décret de ces dispositions sur les infractions.

Personne-ressource

Services juridiques
Centre des armes à feu Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 1M6
Téléphone : 1 800 731-4000, (613) 946-1679

Registration
SOR/2006-96 May 17, 2006

FIREARMS ACT

Regulations Amending the Firearms Fees Regulations

P.C. 2006-386 May 17, 2006

Whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness is of the opinion that the making of the annexed *Regulations Amending the Firearms Fees Regulations* is so urgent that section 118 of the *Firearms Act*^a should not be applicable in the circumstances;

And whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness will, in accordance with subsection 119(4) of the *Firearms Act*^a, have a statement of the reasons why he formed that opinion laid before each House of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness and the Treasury Board, pursuant to paragraph 117(q) of the *Firearms Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Firearms Fees Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE FIREARMS FEES REGULATIONS

AMENDMENT

1. The *Firearms Fees Regulations*¹ are amended by adding the following before section 3:

2.2 (1) Despite sections 3 and 4, the fee payable by an individual for the renewal of a possession licence for firearms or for the issuance or renewal of a possession and acquisition licence for firearms is waived for the period specified in subsection (4), if the individual had been issued, on or after December 1, 1998, a possession licence for firearms (other than a possession licence for firearms for individuals who are less than 18 years old) or a possession and acquisition licence for firearms.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a fee payable by an individual for a licence if the licence previously held by the individual had been revoked in circumstances other than those described in subsection 72(1.1) of the Act and that revocation had not been cancelled.

(3) The fee payable for the renewal of a possession licence for firearms for individuals who are less than 18 years old is waived for the period specified in subsection (4).

(4) For the purposes of subsections (1) and (3), the period begins on the day on which this section comes into force and ends two years later.

Enregistrement
DORS/2006-96 Le 17 mai 2006

LOI SUR LES ARMES À FEU

Règlement modifiant le Règlement sur les droits applicables aux armes à feu

C.P. 2006-386 Le 17 mai 2006

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que l'urgence de la situation justifie une dérogation à l'obligation de dépôt prévue à l'article 118 de la *Loi sur les armes à feu*^a, en ce qui concerne le *Règlement modifiant le Règlement sur les droits applicables aux armes à feu*, ci-après;

Attendu que, aux termes du paragraphe 119(4) de la *Loi sur les armes à feu*^a, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile fera déposer devant chaque chambre du Parlement une déclaration énonçant les justificatifs sur lesquels il se fonde,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et du Conseil du Trésor et en vertu de l'alinéa 117q) de la *Loi sur les armes à feu*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les droits applicables aux armes à feu*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES DROITS APPLICABLES AUX ARMES À FEU

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu*¹ est modifié par adjonction, avant l'article 3, de ce qui suit :

2.2 (1) Malgré les articles 3 et 4, le particulier qui s'est vu délivrer, le 1^{er} décembre 1998 ou après cette date, un permis de possession d'armes à feu — autre qu'un permis de possession d'armes à feu pour les personnes de moins de dix-huit ans — ou un permis de possession et d'acquisition d'armes à feu est dispensé, pour la période mentionnée au paragraphe (4), du droit à payer pour le renouvellement d'un permis de possession d'armes à feu et pour la délivrance ou le renouvellement d'un permis de possession et d'acquisition d'armes à feu.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un droit à payer par le particulier pour un permis si celui dont il était auparavant titulaire a été révoqué dans des cas autres que ceux mentionnés au paragraphe 72(1.1) de la Loi et que cette révocation n'a pas été annulée.

(3) Le particulier titulaire d'un permis de possession d'armes à feu pour les personnes de moins de dix-huit ans est dispensé, pour la période mentionnée au paragraphe (4), du droit à payer pour le renouvellement du permis.

(4) Pour l'application des paragraphes (1) et (3), la période commence à la date d'entrée en vigueur du présent article et se termine deux ans plus tard.

^a S.C. 1995, c. 39
¹ SOR/98-204

^a L.C. 1995, ch. 39
¹ DORS/98-204

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(This statement is not part of the Regulations.)

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Description

These Regulations amend the *Firearms Fees Regulations* (SOR/98-204) in order to waive, for a period of two years, the fee payable for the renewal of a firearms licence, including fees that may apply when changing from a Possession Only Licence to a Possession and Acquisition Licence or when a firearms licence is upgraded to include additional privileges.

Le règlement modifie le *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu* (DORS/98-204) de façon à dispenser, pour une période de deux ans, les droits exigibles pour le renouvellement d'un permis d'armes à feu, y compris les droits qui peuvent s'appliquer lorsqu'un permis est reclassé d'un permis de possession seulement à un permis de possession et d'acquisition ou lorsqu'un permis est reclassé pour être assorti de privilèges supplémentaires.

The prescribed fee must be paid on application for the initial firearms licence. The fee must accompany initial licence applications, including applications made subsequent to a licence revocation or licence refusal or following the expiry of a firearms prohibition order. Applications for Possession and Acquisition Licences submitted by individuals who previously held a minors licence must also be accompanied by the prescribed fee.

Les droits exigibles doivent être payés au moment de la présentation de la demande de permis initial. Les droits doivent accompagner les demandes de permis initial, y compris les demandes présentées à la suite d'une révocation de permis ou d'un refus de délivrer un permis, ou lorsque prend fin une ordonnance d'interdiction visant les armes à feu. Les demandes de permis de possession et d'acquisition présentées par des particuliers qui étaient auparavant titulaires de permis pour mineurs doivent également être accompagnées des droits exigibles.

Alternatives

Solutions envisagées

These Regulations are the only means available to amend the *Firearms Fees Regulations*. The amendments will encourage ongoing compliance with the licensing component of the Canadian Firearms Program, including encouraging those whose licences have expired to re-apply. In order to yield public safety dividends, the licensing information should be as complete as possible. Encouraging the broadest possible compliance is a means to help achieve that goal.

Ce règlement constitue la seule façon de modifier le *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu*. Les modifications encourageront le respect continu des exigences de délivrance de permis du Programme des armes à feu, ce qui comprend encourager les particuliers dont le permis est expiré à présenter une nouvelle demande. Afin que cela procure des avantages sur le plan de la sécurité publique, les données sur la délivrance de permis doivent être les plus complètes possible. En encourageant la conformité maximale, cela aide à atteindre cet objectif.

Benefits and Costs

Avantages et coûts

This measure will support public safety through facilitating increased compliance. Waiving the fee applicable on licence renewal will also provide a financial benefit to firearm owners. Helping control access to firearms by those who should not have them, is the key objective of licensing firearm owners and a public safety benefit for all Canadians. For that reason, eliminating the burden of the licensing fee for law-abiding firearm owners is appropriate.

Cette mesure concourra à la sécurité publique en facilitant une meilleure conformité à la loi. La dispense des droits exigibles pour le renouvellement de permis sera aussi financièrement avantageuse pour les propriétaires d'armes à feu. Restreindre l'accès des personnes non autorisées aux armes à feu constitue l'objectif principal de la délivrance des permis aux particuliers et représente également un avantage pour tous les Canadiens et Canadiennes sur le plan de la sécurité publique. Par conséquent, il est approprié d'éliminer le fardeau des droits exigibles pour la délivrance des permis qui incombe aux propriétaires d'armes à feu respectueux de la loi.

The expected loss of revenue from the licence renewal fees that had been forecast is approximately \$20M in 2006-2007 and \$19.7M in 2007-2008. The prescribed fee must accompany initial firearms licence applications.

La perte anticipée des recettes, découlant des droits de renouvellement de permis qui avaient été prévus, se chiffre à environ 20 millions de dollars en 2006-2007 et à 19,7 millions de dollars en 2007-2008. Les droits prescrits doivent accompagner les demandes de permis d'armes à feu initial.

Consultation

Consultations

Concerns with the fees and the burden of compliance have been raised by representatives of firearm owners groups and associations and representatives of provincial wildlife organizations

Au cours de consultations antérieures, les représentants des groupes et associations de propriétaires d'armes à feu et les représentants des organisations provinciales de protection de la faune

during previous consultations. The regulations were prepared on an urgent basis without further consultation, because there were concerns that, if it became public knowledge that licence renewal fees may be waived, some firearm owners might delay renewing their licence to take advantage of the fee waiver. Failure to renew a licence before expiry could have a negative impact on a firearm owner.

To ensure that all stakeholders and interested parties are advised of the amendments to the regulations, immediately upon a decision, a news release and backgrounder will be distributed. Updated Website materials and information for distribution through the 1-800 public inquiry line will also be prepared. Media relations will be handled on a response basis.

Compliance and Enforcement

Pursuant to section 54 of the *Firearms Act*, an application for a firearms licence must be accompanied by the prescribed fee.

Contact

Legal Services
Canada Firearms Centre
Ottawa, Ontario
K1A 1M6
Telephone: 1-800-731-4000
FAX: (613) 941-1991

ont exprimé des préoccupations relativement aux droits exigibles et au fardeau de la conformité. Le règlement a été rédigé de façon urgente sans procéder à d'autres consultations, car on s'inquiétait que si le public apprenait de la possibilité d'une dispense des droits pour le renouvellement de permis, certains propriétaires d'armes à feu pourraient retarder le renouvellement de leur permis afin de bénéficier de la dispense des droits. Un propriétaire d'armes à feu qui ne renouvelle pas son permis avant la date d'expiration pourrait être confronté à des répercussions négatives.

Le Centre des armes à feu Canada publiera un communiqué de presse et une fiche documentaire dès qu'une décision sera prise afin de s'assurer que tous les intervenants et toutes les parties intéressées sont informés des modifications au règlement. On mettra également à jour les renseignements figurant dans le site Web et ceux fournis par l'entremise de la ligne d'information sans frais. Les communications avec les médias se feront de façon ponctuelle.

Respect et exécution

Conformément à l'article 54 de la *Loi sur les armes à feu*, les demandes de permis d'armes à feu doivent être accompagnées des droits exigibles.

Personne-ressource

Services juridiques
Centre des armes à feu Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 1M6
Téléphone : 1-800-731-4000
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-1991

Registration
SOR/2006-97 May 17, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act

P.C. 2006-389 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 3(1.3)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I.1 TO THE FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

AMENDMENT

1. Schedule I.1 to the *Financial Administration Act*¹ is amended by deleting the following:

Column I	Column II
Division or Branch of the federal public administration	Appropriate Minister
Canadian Firearms Centre <i>Centre canadien des armes à feu</i>	Minister of Public Safety and Emergency Preparedness

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

Enregistrement
DORS/2006-97 Le 17 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques

C.P. 2006-389 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 3(1.3)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I.1 DE LA LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

MODIFICATION

1. L'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Secteur de l'administration publique fédérale	Ministre compétent
Centre canadien des armes à feu <i>Canadian Firearms Centre</i>	Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.37)
¹ R.S., c. F-11

^a L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.37)
¹ L.R., ch. F-11

Registration
SOR/2006-98 May 17, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule IV to the Financial Administration Act

P.C. 2006-390 May 17, 2006

Whereas the portion of the federal public administration named in Schedule IV to the *Financial Administration Act* as the Canadian Firearms Centre no longer has any employees;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 3(8)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule IV to the Financial Administration Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE IV TO THE FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

AMENDMENT

1. Schedule IV to the *Financial Administration Act*¹ is amended by deleting the following:

Canadian Firearms Centre
Centre canadien des armes à feu

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

Enregistrement
DORS/2006-98 Le 17 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe IV de la Loi sur la gestion des finances publiques

C.P. 2006-390 Le 17 mai 2006

Attendu que le secteur de l'administration publique fédérale inscrit sous le nom de Centre canadien des armes à feu à l'annexe IV de la *Loi sur la gestion des finances publiques* ne compte plus de fonctionnaires,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 3(8)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe IV de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE IV DE LA LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

MODIFICATION

1. L'annexe IV de la *Loi sur la gestion des finances publiques*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

Centre canadien des armes à feu
Canadian Firearms Centre

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 3
¹ R.S., c. F-11

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 3
¹ L.R., ch. F-11

Registration
SOR/2006-99 May 17, 2006

ACCESS TO INFORMATION ACT

Order Amending Schedule I to the Access to Information Act

P.C. 2006-392 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Access to Information Act*.

Enregistrement
DORS/2006-99 Le 17 mai 2006

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information

C.P. 2006-392 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information*, ci-après.

**ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE
ACCESS TO INFORMATION ACT**

AMENDMENT

1. Schedule I to the *Access to Information Act*¹ is amended by striking out the following under the heading "OTHER GOVERNMENT INSTITUTIONS":

Canadian Firearms Centre
Centre canadien des armes à feu

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA
LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION**

MODIFICATION

1. L'annexe I de la *Loi sur l'accès à l'information*¹ est modifiée par suppression, sous l'intertitre « AUTRES INSTITUTIONS FÉDÉRALES », de ce qui suit :

Centre canadien des armes à feu
Canadian Firearms Centre

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

¹ R.S., c. A-1

¹ L.R., ch. A-1

Registration
SOR/2006-100 May 17, 2006

PRIVACY ACT

Order Amending the Schedule to the Privacy Act

P.C. 2006-383 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Privacy Act*.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE
TO THE PRIVACY ACT**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act*¹ is amended by striking out the following under the heading “OTHER GOVERNMENT INSTITUTIONS”:

Canadian Firearms Centre
Centre canadien des armes à feu

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

Enregistrement
DORS/2006-100 Le 17 mai 2006

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

**Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la
protection des renseignements personnels**

C.P. 2006-383 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE
LA LOI SUR LA PROTECTION DES
RENSEIGNEMENTS PERSONNELS**

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*¹ est modifiée par suppression, sous l'intertitre « AUTRES INSTITUTIONS FÉDÉRALES », de ce qui suit :

Centre canadien des armes à feu
Canadian Firearms Centre

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

¹ R.S., c. P-21

¹ L.R., ch. P-21

Registration
SOR/2006-101 May 17, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 to the Act

P.C. 2006-400 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 3(1.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby amends Schedule I.1 to that Act by striking out the reference to the Minister of Canadian Heritage in column II of that Schedule opposite the name of the Office of Indian Residential Schools Resolution of Canada in column I and by substituting for that reference a reference to the Minister of Indian Affairs and Northern Development, effective May 19, 2006.

Enregistrement
DORS/2006-101 Le 17 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi

C.P. 2006-400 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 3(1.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie l'annexe I.1 de cette loi en remplaçant, à la colonne II, la mention « Le ministre du Patrimoine canadien », figurant en regard de la mention « Bureau du Canada sur le règlement des questions des pensionnats autochtones » de la colonne I, par la mention « Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ». Cette mesure prend effet le 19 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.37)

^a L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.37)

Registration
SOR/2006-102 May 18, 2006

GOVERNMENT PROPERTY TRAFFIC ACT
AERONAUTICS ACT

Traffic on the Land Side of Airports Regulations

P.C. 2006-401 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to section 2^a of the *Government Property Traffic Act* and section 4.9^b of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Traffic on the Land Side of Airports Regulations*.

TRAFFIC ON THE LAND SIDE OF AIRPORTS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport” means an aerodrome in respect of which an airport certificate issued under section 302.03 of the *Canadian Aviation Regulations* is in force. (*aéroport*)

“airport operator” means

(a) in the case of an airport set out in Schedule 1, the Minister; and

(b) in the case of an airport set out in Schedule 2, the person or organization that has been issued an airport certificate under section 302.03 of the *Canadian Aviation Regulations* in respect of the airport. (*exploitant de l’aéroport*)

“land side”, in respect of an airport, means an area that is on airport property, that is not intended to be used for activities related to aircraft operations and to which the non-travelling public has access. (*côté ville*)

“Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)

“parking area” means any area on airport property designated by a sign as an area for parking vehicles. (*aire de stationnement*)

“road” means a highway, street or work designed and intended for or used for the circulation of vehicles, excluding a parking area and a sidewalk. (*route*)

“sign” means a sign, device or pavement marking communicating instructions that is erected or placed under the authority of the airport operator. (*panneau de signalisation*)

“vehicle” means

(a) an automobile, over-snow vehicle, truck, commercial passenger vehicle or any self-propelled vehicle or device and includes an air cushion vehicle as defined in section 2 of the *Air Cushion Vehicle Regulations* but does not include a wheelchair or other similar device or an aircraft; and

(b) a bicycle or any cycle, regardless of the number of wheels it may have. (*véhicule*)

Enregistrement
DORS/2006-102 Le 18 mai 2006

LOI RELATIVE À LA CIRCULATION SUR LES TERRAINS
DE L’ÉTAT
LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports

C.P. 2006-401 Le 18 mai 2006

Sur recommandation du ministre des Transports, de l’Infrastructure et des Collectivités et en vertu de l’article 2^a de la *Loi relative à la circulation sur les terrains de l’État* et de l’article 4.9^b de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA CIRCULATION DU CÔTÉ VILLE DES AÉROPORTS

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« aéroport » Aérodrome à l’égard duquel un certificat d’aéroport délivré en vertu de l’article 302.03 du *Règlement de l’aviation canadien* est en vigueur. (*airport*)

« aire de stationnement » Aire située sur les terrains d’un aéroport qui est désignée par un panneau de signalisation comme aire de stationnement de véhicules. (*parking area*)

« côté ville » À l’égard d’un aéroport, aire qui est située sur les terrains de l’aéroport, qui n’est pas destinée aux activités liées à l’utilisation des aéronefs et à laquelle le public non voyageur a accès. (*land side*)

« exploitant de l’aéroport »

a) Dans le cas d’un aéroport figurant à l’annexe 1, le ministre;

b) dans le cas d’un aéroport figurant à l’annexe 2, la personne ou l’organisme auquel un certificat d’aéroport a été délivré à l’égard de l’aéroport en vertu de l’article 302.03 du *Règlement de l’aviation canadien*. (*airport operator*)

« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)

« panneau de signalisation » Panneau, dispositif ou marque sur la chaussée qui donne des instructions et qui est érigé ou placé sous l’autorité de l’exploitant de l’aéroport. (*sign*)

« route » Autoroute, rue ou ouvrage conçu pour la circulation de véhicules et destiné ou utilisé à cette fin. La présente définition exclut les aires de stationnement et les trottoirs. (*road*)

« véhicule »

a) Automobile, véhicule circulant sur la neige, camion, véhicule commercial de passagers ou tout véhicule ou appareil autopropulsé. La présente définition comprend les aéroglosses au sens de l’article 2 du *Règlement sur les aéroglosses*, mais exclut les fauteuils roulants ou autres appareils similaires et les aéronefs;

^a S.C. 1992, c. 47, s. 72.1, as enacted by S.C. 1996, c. 7, s. 38

^b S.C. 1992, c. 4, s. 7

^a L.C. 1992, ch. 47, art. 72.1, édicté par L.C. 1996, ch. 7, art. 38

^b L.C. 1992, ch. 4, art. 7

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of the land side of an airport set out in Schedule 1 or 2.

GENERAL

3. The parking fine category applicable at an airport set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the category set out in column 3 of the item.

PART 1

OPERATION OF VEHICLES —
VEHICLE TRAFFIC AND PARKING

4. (1) An airport operator may, in order to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, erect or have erected or place or have placed signs

- (a) regulating
 - (i) the rate of speed of vehicles or classes of vehicles, and
 - (ii) the load limit or dimensions for vehicles or classes of vehicles;
- (b) regulating or prohibiting
 - (i) the parking or stopping of vehicles or classes of vehicles, and
 - (ii) the movement of vehicles or classes of vehicles; and
- (c) designating
 - (i) areas for the parking of vehicles or classes of vehicles,
 - (ii) areas for the loading or unloading of vehicles or classes of vehicles, and
 - (iii) roads as one-way roads.

(2) An enforcement officer authorized under section 21 may, for the purpose of ensuring the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, give instructions for directing or controlling traffic.

5. No person shall operate a vehicle at a rate of speed greater than

- (a) the speed specified by the airport operator on a sign; or
- (b) if no speed is specified by the airport operator, 50 km/h.

6. No person shall operate a vehicle unless

- (a) the person holds all licences, permits and certificates required by the laws of the province and the municipality in which the airport is located for the operation of the vehicle in that province and municipality; and
- (b) the vehicle is registered and equipped as required by the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

7. (1) Subject to subsection (2), no person shall operate a vehicle elsewhere than on a road or in a parking area.

(2) An airport operator may authorize a person to operate a vehicle elsewhere than on a road or in a parking area, subject to any

b) bicyclette ou tout cycle, quel qu'en soit le nombre de roues. (*vehicle*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique au côté ville d'un aéroport figurant aux annexes 1 ou 2.

DISPOSITION GÉNÉRALE

3. La catégorie d'amendes de stationnement applicable à chaque aéroport figurant à la colonne 1 de l'annexe 2 correspond à la catégorie d'amendes de stationnement figurant à la colonne 3.

PARTIE 1

CONDUITE DES VÉHICULES — CIRCULATION
ET STATIONNEMENT DES VÉHICULES

4. (1) L'exploitant de l'aéroport peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport, ériger ou faire ériger ou placer ou faire placer des panneaux de signalisation aux fins suivantes :

- a) réglementer ce qui suit :
 - (i) la vitesse des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) les limites de poids ou les dimensions des véhicules ou des catégories de véhicules;
- b) réglementer ou interdire ce qui suit :
 - (i) le stationnement ou l'arrêt des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) le déplacement des véhicules ou des catégories de véhicules;
- c) désigner ce qui suit :
 - (i) des aires pour le stationnement des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (ii) des aires de débarcadère pour des véhicules ou des catégories de véhicules,
 - (iii) des routes comme routes à sens unique.

(2) Tout agent d'exécution autorisé en vertu de l'article 21 peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport, donner des instructions pour diriger ou contrôler la circulation.

5. Il est interdit de conduire un véhicule à une vitesse excédant :

- a) la vitesse précisée par l'exploitant de l'aéroport sur un panneau de signalisation;
- b) 50 km/h, lorsqu'aucune vitesse n'a été précisée par l'exploitant de l'aéroport.

6. Il est interdit à toute personne de conduire un véhicule à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) la personne est titulaire des permis, des licences et des certificats exigés en vertu des lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport pour conduire le véhicule dans la province et la municipalité;
- b) le véhicule est immatriculé et équipé conformément aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit de conduire un véhicule ailleurs que sur une route ou dans une aire de stationnement.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut autoriser une personne à conduire un véhicule ailleurs que sur une route ou dans une aire

conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

8. (1) Subject to subsection (2), the operator of a vehicle shall obey

- (a) any instructions displayed on a sign that are applicable to the vehicle; and
- (b) any instructions given by an enforcement officer in accordance with subsection 4(2) that are applicable to the vehicle.

(2) In case of conflict between the instructions referred to in paragraphs (1)(a) and (b), the operator of a vehicle shall obey the instructions given by an enforcement officer.

(3) Subject to these Regulations, the operator of a vehicle shall, in respect of the operation of the vehicle, obey the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

9. (1) No person shall

- (a) park a vehicle outside a parking area; or
- (b) stop a vehicle outside a parking area in order to load or unload persons or goods except where it is permitted by a sign.

(2) No person shall park or stop a vehicle in a manner that obstructs traffic.

(3) Despite subsections (1) and (2), an airport operator may authorize a person to park or stop a vehicle in a place where there is no sign authorizing the parking or stopping of vehicles, subject to any conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(4) An airport operator may move and store in a suitable place, at the risk and expense of the vehicle's owner or operator, a vehicle that has been parked or stopped in contravention of this Part or of a notice prohibiting that vehicle from entering or parking on airport property.

10. (1) An airport operator may issue or authorize the issuance of a permit in respect of the parking of a vehicle in a specified parking area and may, in respect of the permit, specify a period of validity and any conditions necessary for the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(2) An airport operator may revoke a permit if the permit holder fails to comply with a condition of the permit.

11. No person shall park a vehicle in a parking area reserved for permit holders unless the person holds a permit authorizing them to park in that area and they park the vehicle in accordance with the conditions of the permit.

12. (1) No person shall park a vehicle in a parking area where parking spaces are marked so as to wholly or partially occupy more than one space.

- (2) No person shall park a vehicle in a parking area
 - (a) during the hours within which parking is prohibited in the parking area; or
 - (b) for a period greater than that indicated on a sign or greater than that for which a fee has been paid.

de stationnement, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer à toutes instructions applicables au véhicule :

- a) qui figurent sur un panneau de signalisation;
- b) qui sont données par un agent d'exécution conformément au paragraphe 4(2).

(2) En cas d'incompatibilité entre les instructions visées aux alinéas (1)a) et b), toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer aux instructions données par un agent d'exécution.

(3) Sous réserve du présent règlement, toute personne qui conduit un véhicule doit se conformer, à l'égard de la conduite du véhicule, aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

9. (1) Il est interdit :

- a) de stationner un véhicule à l'extérieur d'une aire de stationnement;
- b) d'arrêter un véhicule à l'extérieur d'une aire de stationnement pour faire monter ou descendre des personnes ou charger ou décharger des biens, sauf indication contraire d'un panneau de signalisation.

(2) Il est interdit de stationner ou d'arrêter un véhicule de manière à nuire à la circulation.

(3) Malgré les paragraphes (1) et (2), l'exploitant de l'aéroport peut autoriser une personne à stationner ou à arrêter un véhicule à un endroit où il n'y a pas de panneau de signalisation autorisant le stationnement ou l'arrêt, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

(4) L'exploitant de l'aéroport peut, aux risques et dépens de son propriétaire ou de la personne qui le conduit, déplacer et entreposer dans un endroit convenable un véhicule qui est stationné ou arrêté en infraction à la présente partie ou à un avis interdisant à ce véhicule d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'y être stationné.

10. (1) L'exploitant de l'aéroport peut délivrer un permis de stationnement d'un véhicule dans une aire de stationnement précisée ou en autoriser la délivrance et préciser, à l'égard du permis, une période de validité et toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut annuler un permis si son titulaire ne se conforme pas aux conditions imposées par le permis.

11. Il est interdit à toute personne de stationner un véhicule dans une aire de stationnement réservée aux titulaires de permis à moins qu'elle ne soit titulaire d'un permis l'autorisant à stationner le véhicule dans cette aire et qu'elle ne le stationne conformément aux conditions imposées par le permis.

12. (1) Il est interdit de stationner un véhicule dans une aire de stationnement de manière à occuper en tout ou en partie plus d'une place où les places de stationnement sont marquées.

- (2) Il est interdit de stationner un véhicule dans une aire de stationnement :
 - a) pendant les heures au cours desquelles le stationnement n'y est pas autorisé;

- (3) No person shall park a vehicle in a parking area reserved
 (a) subject to paragraph (b), for a certain person or a specified class of person or vehicle unless the person is the person or a person of the specified class or is operating a vehicle of the specified class; or
 (b) for persons with disabilities unless the vehicle is identified by a sign issued by a government agency responsible for such signs as a vehicle used for the transport of a person with a disability and a person with a disability is using the vehicle at the time.

13. The operator of a vehicle shall, at the request of an enforcement officer authorized under section 21, produce

- (a) any permit issued by the airport operator under this Part;
 (b) any licence or permit authorizing them to operate the vehicle;
 (c) any certificate of registration of the vehicle under the person's control; and
 (d) any other certificate required in respect of the vehicle by the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

14. The operator of a vehicle that is involved in an accident shall report the accident as required by the laws of the province and the municipality in which the accident occurred.

PART 2

PEDESTRIANS, ANIMALS AND LITTERING

15. (1) An airport operator may, in order to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport,

- (a) erect or have erected or place or have placed signs
 (i) regulating or prohibiting the movement of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device,
 (ii) designating areas for the use of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device,
 (iii) prohibiting animals from being at large without the prior authorization of the airport operator, and
 (iv) prohibiting littering; and
 (b) mark any portion of a road for the use of pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device.

(2) An enforcement officer authorized under section 21 may, for the purpose of ensuring the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport, give instructions for directing or controlling pedestrian traffic and that of persons using a wheelchair or other similar device.

b) pendant une période qui excède la période indiquée par un panneau de signalisation ou la période pour laquelle des droits ont été payés.

(3) Il est interdit à toute personne de stationner un véhicule dans une aire de stationnement réservée sauf dans les cas suivants :

- a) sous réserve de l'alinéa b), lorsque l'aire de stationnement est réservée à une personne ou à une catégorie de personnes ou de véhicules précisées, il s'agit de la personne elle-même ou d'une personne qui fait partie de cette catégorie de personnes ou qui conduit un véhicule de cette catégorie de véhicules;
 b) lorsque l'aire de stationnement est réservée aux personnes ayant des déficiences, le véhicule est utilisé à ce moment par une personne ayant une déficience et est indiqué comme un véhicule servant au transport d'une personne ayant une déficience au moyen d'une vignette délivrée par une autorité gouvernementale chargée des vignettes.

13. Toute personne qui conduit un véhicule doit, sur demande d'un agent d'exécution autorisé en vertu de l'article 21, présenter les documents suivants :

- a) tout permis délivré par l'exploitant de l'aéroport en vertu de la présente partie;
 b) toute licence ou tout permis l'autorisant à conduire le véhicule;
 c) tout certificat d'immatriculation du véhicule relevant d'elle;
 d) tout autre certificat exigé à l'égard du véhicule par les lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport.

14. Toute personne qui conduit un véhicule mis en cause dans un accident doit le signaler conformément aux lois de la province et de la municipalité où l'accident a eu lieu.

PARTIE 2

PIÉTONS, ANIMAUX ET ORDURES

15. (1) L'exploitant de l'aéroport peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport :

- a) ériger ou faire ériger ou placer ou faire placer des panneaux de signalisation aux fins suivantes :
 (i) réglementer ou interdire le déplacement des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire,
 (ii) désigner des endroits pour l'usage des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire,
 (iii) interdire de laisser des animaux en liberté sans obtenir au préalable l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport,
 (iv) interdire de jeter des ordures;

b) marquer des parties sur une route pour l'usage des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire.

(2) Tout agent d'exécution autorisé en vertu de l'article 21 peut, pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficiente de l'aéroport, donner des instructions pour diriger ou contrôler la circulation des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire.

Pedestrians

16. (1) Subject to subsection (2), pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall obey

- (a) any instructions displayed on a sign; and
- (b) any instructions given by an enforcement officer in accordance with subsection 15(2).

(2) In case of conflict between the instructions referred to in paragraphs (1)(a) and (b), pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall obey the instructions given by an enforcement officer.

17. Pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall, to the extent possible,

- (a) where there is a sidewalk or a portion of a road has been marked or an area designated for their use, use the sidewalk or the marked portion of the road or the designated area; or
- (b) where there is no sidewalk and no portion of a road has been marked or area designated for their use, use the shoulder of the road and face oncoming traffic.

18. Where no portion of a road has been marked and no area designated as a pedestrian crossing and no sign prohibits the crossing of the road, pedestrians and persons using a wheelchair or other similar device shall, when crossing that road, yield the right-of-way to vehicles using the road.

Animals

19. (1) No person shall permit an animal to be at large without the prior authorization of the airport operator.

(2) An airport operator may issue an authorization to permit an animal to be at large, subject to any conditions that are necessary to ensure the safety of persons and goods and the efficient operation of the airport.

(3) An airport operator may, at the expense of the owner or the person in charge of an animal found contrary to subsection (1), cause the animal to be driven off the airport property, confined or impounded in accordance with the laws of the province and the municipality in which the airport is located.

Littering

20. No person shall throw, deposit or leave any form of trash or garbage except in a container provided for that purpose.

PART 3

ENFORCEMENT

Enforcement Officers

21. The following persons are authorized as enforcement officers for the purposes of these Regulations:

- (a) members of the Royal Canadian Mounted Police;
- (b) members of the police force of the province or the municipality in which the airport is located;

Piétons

16. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent se conformer à toutes instructions :

- a) qui figurent sur un panneau de signalisation;
- b) qui sont données par un agent d'exécution conformément au paragraphe 15(2).

(2) En cas d'incompatibilité entre les instructions visées aux alinéas (1)a) et b), les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent se conformer aux instructions données par un agent d'exécution.

17. Les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire doivent, dans la mesure du possible, circuler :

- a) sur le trottoir ou sur les parties marquées sur une route ou aux endroits désignés pour leur usage, lorsqu'il y a un trottoir ou des parties marquées sur la route ou des endroits désignés pour leur usage;
- b) sur l'accotement dans le sens contraire de la circulation des véhicules sur une route, lorsqu'il n'y a pas de trottoir ou de parties marquées sur la route ou d'endroits désignés pour leur usage.

18. Lorsqu'aucune partie n'a été marquée sur une route, qu'il n'y a aucun endroit désigné comme passage pour piétons et qu'aucun panneau de signalisation n'interdit de traverser la route, les piétons et les personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire traversant la route doivent accorder la priorité aux véhicules utilisant la route.

Animaux

19. (1) Il est interdit de laisser un animal en liberté sans obtenir au préalable l'autorisation de l'exploitant de l'aéroport.

(2) L'exploitant de l'aéroport peut délivrer une autorisation pour permettre de laisser un animal en liberté, sous réserve de toute condition nécessaire pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que l'exploitation efficace de l'aéroport.

(3) L'exploitant de l'aéroport peut, aux frais du propriétaire ou de la personne responsable de l'animal et conformément aux lois de la province et de la municipalité où est situé l'aéroport, faire chasser des terrains appartenant à l'aéroport, faire détenir ou faire mettre en fourrière tout animal trouvé en liberté en infraction au paragraphe (1).

Ordures

20. Il est interdit de jeter, de déposer ou de laisser, sous quelque forme que ce soit, des rebuts ou des déchets, sauf dans les poubelles prévues à cette fin.

PARTIE 3

APPLICATION

Agents d'exécution

21. Les personnes suivantes sont autorisées à titre d'agents d'exécution pour l'application du présent règlement :

- a) les membres de la Gendarmerie royale du Canada;
- b) les membres de la force policière de la province ou de la municipalité où est situé l'aéroport;

- (c) by-law enforcement officers of the municipality in which the airport is located; and
- (d) an airport operator and its agents, contractors and employees assigned to duties related to the enforcement of these Regulations.

Punishment

22. Any person who contravenes a provision of these Regulations is liable on summary conviction to

- (a) a fine not exceeding \$500;
- (b) a term of imprisonment not exceeding six months; or
- (c) the fine and the term of imprisonment referred to in paragraphs (a) and (b).

23. (1) Any person who is alleged to have contravened a provision of these Regulations, other than section 5 or 6, subsection 8(3) or section 14, may register a plea of guilty to the alleged offence by making payment in accordance with the terms and conditions set out on a ticket or other notification document in the amount of

- (a) \$30 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport set out in Schedule 1;
- (b) \$40 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport in parking fine category 1 set out in Schedule 2;
- (c) \$40 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport set out in Schedule 1;
- (d) \$50 in the case of a contravention of section 13, subsection 16(1), section 17 or 18 or subsection 19(1);
- (e) \$50 in the case of a contravention of subsection 9(1), section 11, subsection 12(1) or (2) or paragraph 12(3)(a) at an airport in parking fine category 2 set out in Schedule 2;
- (f) \$50 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport in parking fine category 1 set out in Schedule 2;
- (g) \$75 in the case of a contravention of subsection 9(2) at an airport in parking fine category 2 set out in Schedule 2;
- (h) \$75 in the case of a contravention of subsection 7(1) or 8(1) or section 20; and
- (i) \$100 in the case of a contravention of paragraph 12(3)(b).

(2) Any person who is alleged to have contravened section 5 or 6, subsection 8(3) or section 14 may register a plea of guilty to the alleged offence by making payment in accordance with the terms and conditions set out on a ticket or other notification document in the amount equal to the lesser of

- (a) the fine prescribed under the highway traffic laws of the province or the by-laws of the municipality in which the offence was committed, as amended from time to time, and
- (b) \$500.

24. If a payment is made in accordance with section 23 by or on behalf of a person who is alleged to have contravened a provision of these Regulations, the payment shall be considered to be in full satisfaction of any penalty that may be imposed on summary conviction of that person for the alleged contravention.

- c) les agents d'exécution des règlements de la municipalité où est situé l'aéroport;
- d) l'exploitant de l'aéroport et ses mandataires, ses entrepreneurs et ses employés affectés à des fonctions liées à l'application du présent règlement.

Peines

22. Toute personne qui enfreint une disposition du présent règlement est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire :

- a) soit d'une amende maximale de 500 \$;
- b) soit d'une peine d'emprisonnement maximale de six mois;
- c) soit de l'amende et de la peine d'emprisonnement visées aux alinéas a) et b).

23. (1) Toute personne accusée d'avoir enfreint une disposition du présent règlement, à l'exception des articles 5 ou 6, du paragraphe 8(3) ou de l'article 14, peut déposer un aveu de culpabilité relatif aux faits reprochés en effectuant, conformément aux modalités figurant sur la contravention ou toute autre notification, un paiement de :

- a) 30 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport figurant à l'annexe 1;
- b) 40 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport inclus dans la catégorie 1 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- c) 40 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(2) à un aéroport figurant à l'annexe 1;
- d) 50 \$, dans le cas d'une infraction à l'article 13, au paragraphe 16(1), aux articles 17 ou 18 ou au paragraphe 19(1);
- e) 50 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(1), à l'article 11, aux paragraphes 12(1) ou (2) ou à l'alinéa 12(3)a) à un aéroport inclus dans la catégorie 2 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- f) 50 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(2) à un aéroport inclus dans la catégorie 1 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- g) 75 \$, dans le cas d'une infraction au paragraphe 9(2) à un aéroport inclus dans la catégorie 2 d'amendes de stationnement figurant à l'annexe 2;
- h) 75 \$, dans le cas d'une infraction aux paragraphes 7(1) ou 8(1) ou à l'article 20;
- i) 100 \$, dans le cas d'une infraction à l'alinéa 12(3)b).

(2) Toute personne accusée d'avoir enfreint les articles 5 ou 6, le paragraphe 8(3) ou l'article 14 peut déposer un aveu de culpabilité relatif aux faits reprochés en effectuant, conformément aux modalités figurant sur la contravention ou toute autre notification, un paiement égal au moins élevé des montants suivants :

- a) l'amende prévue par les lois sur la circulation routière de la province ou les règlements de la municipalité où l'infraction a été commise, avec leurs modifications successives,
- b) 500 \$.

24. S'il est effectué conformément à l'article 23 par ou pour une personne accusée d'avoir enfreint une disposition du présent règlement, le paiement est considéré comme étant le règlement total de toute amende qui peut lui être imposée, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, relativement aux faits reprochés.

25. If a person is convicted of operating a vehicle in contravention of these Regulations, the convicting court or judge may, in addition to any other penalty imposed, make an order prohibiting the person from operating any vehicle on the airport property where the contravention occurred for a period not exceeding one year after the date of the conviction.

25. Lorsqu'une personne est déclarée coupable de conduite d'un véhicule en infraction au présent règlement, le tribunal ou le juge qui rend le jugement peut, sans préjudice de toute autre sanction infligée, rendre une ordonnance lui interdisant de conduire un véhicule sur les terrains appartenant à l'aéroport où l'infraction a eu lieu pour une période maximale d'un an après la date de la déclaration de culpabilité.

CONSEQUENTIAL AMENDMENTS

Airport Traffic Regulations

26. Section 2 of the *Airport Traffic Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“land side” means land side as defined in section 1 of the *Traffic on the Land Side of Airports Regulations*; (*côté ville*)

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

3. These Regulations apply in respect of an area other than the land side of an airport set out in Schedule I or II.

28. Paragraph 39(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) a fine not exceeding an amount equal to the lesser of
 - (i) the maximum fine, if any, prescribed under the highway traffic laws of the province in which the offence was committed, as amended from time to time, and
 - (ii) in any other case, \$500;

29. (1) The portion of subsection 40(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

40. (1) Toute personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur peut, dans les 72 heures suivant la fin du jour où l'infraction est censée s'être produite, jours fériés exclus, déposer un aveu de culpabilité relatif à la présumée infraction et payer au tribunal, soit en personne, soit par la poste :

(2) Subsection 40(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(4) Lorsqu'une personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur a, conformément au paragraphe (1), payé au tribunal l'amende imposée pour cette infraction, aucune autre sanction ne lui sera imposée pour cette infraction.

30. Section 50 of the Regulations is replaced by the following:

50. Every person who contravenes section 41, subsection 41.1(1) or (2) or section 49 is liable on summary conviction to a fine not exceeding \$400.

31. Paragraph 51(1)(g) of the Regulations is replaced by the following:

- (g) \$75, where the alleged offence relates to smoking or littering in contravention of section 49;

32. Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

MODIFICATIONS CORRÉLATIVES

Règlement sur la circulation aux aéroports

26. L'article 2 du *Règlement sur la circulation aux aéroports*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« côté ville » S'entend au sens de l'article 1 du *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*. (*land side*)

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

3. Le présent règlement s'applique à une aire autre que le côté ville d'un aéroport figurant aux annexes I ou II.

28. L'alinéa 39(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) soit d'une amende maximale égale au moins élevé des montants suivants :
 - (i) le cas échéant, l'amende maximale prévue par les lois sur la circulation routière de la province où l'infraction a été commise, avec ses modifications successives,
 - (ii) dans tout autre cas, 500 \$;

29. (1) Le passage du paragraphe 40(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

40. (1) Toute personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur peut, dans les 72 heures suivant la fin du jour où l'infraction est censée s'être produite, jours fériés exclus, déposer un aveu de culpabilité relatif à la présumée infraction et payer au tribunal, soit en personne, soit par la poste :

(2) Le paragraphe 40(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une personne accusée d'avoir enfreint une disposition de la présente partie régissant le stationnement de véhicules à moteur a, conformément au paragraphe (1), payé au tribunal l'amende imposée pour cette infraction, aucune autre sanction ne lui sera imposée pour cette infraction.

30. L'article 50 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

50. Quiconque enfreint l'article 41 ou les paragraphes 41.1(1) ou (2) ou l'article 49 est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende d'au plus 400 \$.

31. L'alinéa 51(1)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- g) 75 \$, si l'infraction reprochée consiste à fumer ou à jeter des ordures en infraction à l'article 49;

32. L'annexe II du même règlement est remplacée par ce qui suit :

¹ C.R.C., c. 886

¹ C.R.C., ch. 886

SCHEDULE II
(Sections 3 and 40)

ANNEXE II
(articles 3 et 40)

PART I

PARTIE I

ATLANTIC REGION AIRPORTS

AÉROPORTS DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

1. Charlottetown
2. Fredericton
3. Gander*
4. Moncton*
5. Saint John
6. St. Anthony
7. St. John's*
8. Wabush

1. Charlottetown
2. Fredericton
3. Gander*
4. Moncton*
5. Saint John
6. St. Anthony
7. St. John's*
8. Wabush

PART II

PARTIE II

QUEBEC REGION AIRPORTS

AÉROPORTS DE LA RÉGION DU QUÉBEC

1. Chevery
2. Îles-de-la-Madeleine
3. Lourdes-de-Blanc-Sablon
4. Natashquan
5. Québec*
6. Schefferville
7. Sept-Îles
8. Kuujjuaq

1. Chevery
2. Îles-de-la-Madeleine
3. Lourdes-de-Blanc-Sablon
4. Natashquan
5. Québec*
6. Schefferville
7. Sept-Îles
8. Kuujjuaq

PART III

PARTIE III

ONTARIO REGION AIRPORTS

AÉROPORTS DE LA RÉGION DE L'ONTARIO

1. London*

1. London*

PART IV

PARTIE IV

CENTRAL REGION AIRPORTS

AÉROPORTS DE LA RÉGION DU CENTRE

1. Churchill
2. Regina*
3. Saskatoon*
4. Thunder Bay

1. Churchill
2. Regina*
3. Saskatoon*
4. Thunder Bay

PART V

PARTIE V

WESTERN REGION AIRPORTS

AÉROPORTS DE LA RÉGION DE L'OUEST

1. Springbank

1. Springbank

PART VI

PACIFIC REGION AIRPORTS

1. Kelowna
2. Penticton
3. Port Hardy
4. Prince George
5. Sandspit
6. Victoria*

Government Property Traffic Regulations

33. Paragraph 3(f) of the *Government Property Traffic Regulations*² is replaced by the following:

(f) property to which the *Airport Traffic Regulations* or the *Traffic on the Land Side of Airports Regulations* apply.

COMING INTO FORCE

34. These Regulations come into force on September 1, 2006.

SCHEDULE 1

(Sections 1 and 2 and subsection 23(1))

AIRPORTS OWNED BY AND OPERATED BY OR ON BEHALF OF THE MINISTER

Item	Column 1 Airport	Column 2 Province
1.	Chevery Airport	Quebec
2.	Churchill Airport	Manitoba
3.	Îles-de-la-Madeleine Airport	Quebec
4.	Kuujuaq Airport	Quebec
5.	Lourdes-de-Blanc-Sablon Airport	Quebec
6.	Natashquan Airport	Quebec
7.	Penticton Airport	British Columbia
8.	Port Hardy Airport	British Columbia
9.	Sandspit Airport	British Columbia
10.	Schefferville Airport	Quebec
11.	Sept-Îles Airport	Quebec
12.	St. Anthony Airport	Newfoundland and Labrador
13.	Wabush Airport	Newfoundland and Labrador

² C.R.C., c. 887

PARTIE VI

AÉROPORTS DE LA RÉGION DU PACIFIQUE

1. Kelowna
2. Penticton
3. Port Hardy
4. Prince George
5. Sandspit
6. Victoria*

Règlement relatif à la circulation sur les terrains du gouvernement

33. L'alinéa 3f) du *Règlement relatif à la circulation sur les terrains du gouvernement*² est remplacé par ce qui suit :

f) la propriété à laquelle s'applique le *Règlement sur la circulation aux aéroports* ou le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

34. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} septembre 2006.

ANNEXE 1

(articles 1 et 2 et paragraphe 23(1))

AÉROPORTS APPARTENANT AU MINISTRE ET EXPLOITÉS PAR LUI OU EN SON NOM

Article	Colonne 1 Aéroport	Colonne 2 Province
1.	Chevery, aéroport de	Québec
2.	Churchill, aéroport de	Manitoba
3.	Îles-de-la-Madeleine, aéroport des	Québec
4.	Kuujuaq, aéroport de	Québec
5.	Lourdes-de-Blanc-Sablon, aéroport de	Québec
6.	Natashquan, aéroport de	Québec
7.	Penticton, aéroport de	Colombie-Britannique
8.	Port Hardy, aéroport de	Colombie-Britannique
9.	Sandspit, aéroport de	Colombie-Britannique
10.	Schefferville, aéroport de	Québec
11.	Sept-Îles, aéroport de	Québec
12.	St. Anthony, aéroport de	Terre-Neuve-et-Labrador
13.	Wabush, aéroport de	Terre-Neuve-et-Labrador

² C.R.C., ch. 887

SCHEDULE 2
(Sections 1, 2 and 3 and subsection 23(1))

**AIRPORTS OWNED BY BUT NOT OPERATED BY
OR ON BEHALF OF THE MINISTER**

Item	Column 1 Airport	Column 2 Province	Column 3 Parking Fine Category
1.	Calgary International Airport	Alberta	2
2.	Calgary / Springbank Airport	Alberta	1
3.	Charlottetown Airport	Prince Edward Island	1
4.	Edmonton International Airport	Alberta	2
5.	Fredericton Airport	New Brunswick	1
6.	Gander International Airport	Newfoundland and Labrador	1
7.	Greater Moncton International Airport	New Brunswick	1
8.	Halifax International Airport	Nova Scotia	2
9.	Kelowna Airport	British Columbia	1
10.	London Airport	Ontario	1
11.	Montréal – Pierre Elliott Trudeau International Airport	Quebec	2
12.	Montréal / Mirabel International Airport	Quebec	2
13.	Ottawa Macdonald-Cartier International Airport	Ontario	2
14.	Prince George Airport	British Columbia	1
15.	Québec / Jean Lesage International Airport	Quebec	1
16.	Regina International Airport	Saskatchewan	1
17.	Saint John Airport	New Brunswick	1
18.	St. John's International Airport	Newfoundland and Labrador	1
19.	Saskatoon / John G. Diefenbaker International Airport	Saskatchewan	1
20.	Thunder Bay Airport	Ontario	1
21.	Toronto / Lester B. Pearson International Airport	Ontario	2
22.	Vancouver International Airport	British Columbia	2
23.	Victoria International Airport	British Columbia	1
24.	Winnipeg International Airport	Manitoba	2

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Traffic on the Land Side of Airports Regulations* (TLSARs) are made pursuant to the *Government Property Traffic Act* (GPTA) and the *Aeronautics Act*. The TLSARs are intended to serve as stand-alone regulations respecting the movement of vehicles,

ANNEXE 2
(articles 1, 2 et 3 et paragraphe 23(1))

**AÉROPORTS APPARTENANT AU MINISTRE MAIS
NON EXPLOITÉS PAR LUI OU EN SON NOM**

Article	Colonne 1 Aéroport	Colonne 2 Province	Colonne 3 Catégorie d'amendes de stationnement
1.	Calgary, aéroport international de	Alberta	2
2.	Calgary / aéroport de Springbank	Alberta	1
3.	Charlottetown, aéroport de	Île-du-Prince-Édouard	1
4.	Edmonton, aéroport international d'	Alberta	2
5.	Fredericton, aéroport de	Nouveau-Brunswick	1
6.	Gander, aéroport international de	Terre-Neuve-et-Labrador	1
7.	Grand Moncton, aéroport international du	Nouveau-Brunswick	1
8.	Halifax, aéroport international de	Nouvelle-Écosse	2
9.	Kelowna, aéroport de	Colombie-Britannique	1
10.	London, aéroport de	Ontario	1
11.	Montréal, aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de	Québec	2
12.	Montréal (Mirabel), aéroport international de	Québec	2
13.	Ottawa, aéroport international Macdonald-Cartier d'	Ontario	2
14.	Prince George, aéroport de	Colombie-Britannique	1
15.	Québec / aéroport international Jean-Lesage	Québec	1
16.	Regina, aéroport international de	Saskatchewan	1
17.	Saint John, aéroport de	Nouveau-Brunswick	1
18.	St. John's, aéroport international de	Terre-Neuve-et-Labrador	1
19.	Saskatoon / aéroport international John G. Diefenbaker	Saskatchewan	1
20.	Thunder Bay, aéroport de	Ontario	1
21.	Toronto / aéroport international Lester B. Pearson	Ontario	2
22.	Vancouver, aéroport international de	Colombie-Britannique	2
23.	Victoria, aéroport international de	Colombie-Britannique	1
24.	Winnipeg, aéroport international de	Manitoba	2

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports* (RCCVA) est pris en vertu de la *Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État* (LCTE) et de la *Loi sur l'aéronautique*. Le RCCVA se veut un règlement autonome portant sur les

pedestrians and wheelchairs and other similar devices, the parking of vehicles, littering and the control of animals on the land side of airports owned by the federal government. The land side (also known as the ground side) is that area of an airport not intended to be used for activities related to aircraft operations (e.g., roads, parking areas, sidewalks).

At this time, the above-noted matters on both the land side and air side (i.e., area for activities related to aircraft operations) of an airport are addressed in the *Airport Traffic Regulations* (ATRs) made pursuant to the GPTA. The GPTA authorizes the Governor in Council to make regulations “for the control of traffic on any lands belonging to or occupied by Her Majesty in right of Canada”. In their current form, the ATRs are not structured to address the situation where operational responsibility for a federally-owned airport belongs to a third party lessee.

As part of the National Airports Policy (1994), the federal government has granted long-term leases for 24 of its airports (23 to not-for-profit airport authorities, plus the airport in Kelowna which was leased to the local municipality). As a condition of the Agreement to Transfer between Transport Canada and the airport authorities, the Department committed to amend the ATRs to reflect the new circumstances of the transferred airports, namely that the person with responsibility for the day-to-day operation of a transferred airport would be the airport authority rather than the Minister of Transport (Minister).

Transport Canada is undertaking two separate initiatives to bring the ATRs into line with the new operating and regulatory environment. The first initiative is to carve the land side out of the existing ATRs and to establish stand-alone regulations (TLSARs) dealing with traffic and related matters on the land side of federally-owned airports. Provisions in the ATRs relating to the land side of an airport are streamlined and modernized in the TLSARs. The second initiative is to include regulation of the air side, currently addressed in the ATRs, in the *Canadian Aviation Regulations*. This Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) refers to the first initiative. The second initiative is proceeding as part of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) consultation process. When both initiatives are completed, the ATRs will be repealed.

The TLSARs are applicable to the 24 leased airports and to 13 airports which are still owned by the federal government and operated by, or on behalf of, the Minister. The airports in these two categories are listed in schedules to the regulations.

Provisions relating to smoking on the land side have not been transferred from the ATRs to the new regulations, because such matters are now addressed through the *Non-smokers Health Act*.

In addition to the authority, which already exists in the ATRs, to remove and store vehicles parked in contravention of the regulations, the TLSARs permit an airport operator to remove and store a vehicle in respect of which notice has been given prohibiting it from entering or being parked on airport property. This broadened application of vehicle removal and storage authority affects only a small number of individuals. This measure is considered necessary, because certain individuals who are prohibited

déplacements des véhicules, des piétons et des personnes utilisant un fauteuil roulant ou un autre appareil similaire, le stationnement des véhicules, les ordures et le contrôle des animaux du côté ville des aéroports dont le gouvernement fédéral est le propriétaire. Le côté ville (également reconnu comme étant le côté aérogare) est l'aire située sur les terrains d'un aéroport qui n'est pas destinée aux activités liées à l'utilisation des aéronefs (p. ex., routes, aires de stationnement, trottoirs).

À l'heure actuelle, les questions susmentionnées, tant pour le côté ville que pour le côté piste (c.-à-d., aire destinée aux activités liées à l'utilisation des aéronefs) d'un aéroport sont traitées dans le *Règlement sur la circulation aux aéroports* (RCA) pris en vertu de la LCTE. En vertu de la LCTE, le gouverneur en conseil peut, par règlement, « régir la circulation sur les terrains appartenant à Sa Majesté du chef du Canada ou occupés par elle ». Dans sa version actuelle, le RCA ne prévoit pas la situation où la responsabilité opérationnelle d'un aéroport de propriété fédérale est assumée par une tierce partie qui en est le locataire.

Dans le cadre de la Politique nationale des aéroports (1994), le gouvernement fédéral a conclu des baux à long terme avec 24 de ses aéroports (23 avec des administrations aéroportuaires à but non lucratif, en plus de l'aéroport de Kelowna qui a été loué à la municipalité locale). Comme condition de la convention de cession entre Transports Canada et les administrations aéroportuaires, le ministère des Transports s'est engagé à modifier le RCA afin de tenir compte des nouvelles circonstances touchant les aéroports cédés, à savoir que la personne qui a la responsabilité de l'exploitation courante d'un aéroport cédé serait l'administration aéroportuaire plutôt que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (ministre).

Transports Canada entreprend deux initiatives distinctes afin de rendre le RCA conforme au nouvel environnement opérationnel et réglementaire. La première initiative consiste à extraire les dispositions touchant le côté ville du RCA actuel et à établir un règlement autonome (RCCVA) portant sur la circulation et les questions connexes du côté ville des aéroports de propriété fédérale. Les dispositions du RCA concernant le côté ville d'un aéroport sont simplifiées et modernisées dans le RCCVA. La seconde initiative vise à réglementer le côté piste, qui relève actuellement du RCA, par l'entremise du *Règlement de l'aviation canadien*. Ce Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) porte sur la première initiative. La seconde a été soumise au processus de consultation du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Lorsque les deux initiatives seront terminées, le RCA sera abrogé.

Le RCCVA s'applique aux 24 aéroports loués et aux 13 aéroports qui sont toujours la propriété du gouvernement fédéral et dont l'exploitation est assurée par le ministre ou en son nom. Les aéroports de ces deux catégories sont énumérés aux annexes du règlement.

Les dispositions sur l'interdiction de fumer du côté ville n'ont pas été transférées du RCA au nouveau règlement, car ces questions relèvent maintenant de la *Loi sur la santé des non-fumeurs*.

En plus du pouvoir, qui existe déjà dans le RCA, de déplacer et d'entreposer un véhicule stationné en infraction des dispositions du règlement, le RCCVA permet à l'exploitant d'un aéroport de déplacer et d'entreposer un véhicule qui est interdit par avis d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'y être stationné. Cet élargissement de la portée du pouvoir de déplacer et d'entreposer un véhicule n'a d'impact que sur un petit nombre de personnes. Cette mesure est jugée nécessaire parce que certaines personnes à

from being on an airport as a result of their operation of licensed taxi and limousine services at the airport, have been known to return to an airport and continue to engage in the unauthorized activities. Such activities might present safety risks to the travelling public, as they may not be regulated by any jurisdiction and may be undertaken without proper insurance.

The TLSARs include a number of amendments to the ATRs. In order to move regulatory requirements applicable to the land side of an airport out of the ATRs, sections 2 and 3 of those regulations are amended. Schedule II of the ATRs is amended to delete all the airports to which those regulations no longer apply because of airport transfers. Amendments were made in paragraph 39(1)(a), the French texts of subsections 40(1) and (4), section 50, and paragraph 51(1)(g) to address points raised by the Standing Joint Committee of Regulations. The amendment to Schedule II and parts of the changes to respond to the Standing Joint Committee of Regulations were made following pre-publication of the TLSARs in the *Canada Gazette*, Part I.

The TLSARs also include a consequential amendment to the *Government Property Traffic Regulations* (GPTRs), to exempt property covered by the TLSARs from the provisions of the GPTRs. This has no effect on the scope of the GPTRs, which currently exclude property to which the ATRs are applicable. The ATRs currently cover both the land side and air side of airports. However, as the land side is carved out of the ATRs, the current exemption in the GPTRs would only apply to the air side of airports. Accordingly, a separate exemption for property subject to the TLSARs (i.e., the land side) must be added to the GPTRs so as to ensure continuation of the status quo. The RIAS, which was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, stated the intention to amend the GPTRs to provide for this exemption.

The implementation of the TLSARs will be accompanied by amendments to the *Contraventions Regulations*, to set out the fines for offences under the TLSARs (see heading “Compliance and Enforcement”). Section 22 was amended after pre-publication to ensure consistency with the *Contraventions Regulations*.

In addition to changes noted above, a number of technical and editorial amendments were made in the TLSARs between the Part I proposal and the regulations for final gazetting, including a reduction in the number of airports listed in Schedule 1 (to reflect airport transfers since pre-publication) and a change in paragraph 23(1)(d) which was necessary because the Part I proposal inadvertently limited the voluntary payment option to airports in Schedule 1.

The TLSARs become effective on September 1, 2006. Three months advance notice will provide adequate time for airport operators to finalize enforcement arrangements.

Alternatives

The status quo is not feasible, because the ATRs do not reflect the current airport operating environment. The ATRs were made at a time when virtually all of the commercial airports in Canada were owned or operated by Transport Canada.

qui l’interdiction s’applique en raison de l’exploitation sans permis de services de taxi ou de limousine à l’aéroport, reviennent à l’aéroport y poursuivre les activités non autorisées. De telles activités pourraient représenter des risques pour la sécurité du public voyageur, car il se peut qu’elles ne soient pas réglementées par une autorité et qu’elles soient exercées sans une assurance adéquate.

Le RCCVA comporte un certain nombre de modifications au RCA. Pour qu’il soit possible d’extraire du RCA les exigences réglementaires applicables au côté ville d’un aéroport, les articles 2 et 3 de ce règlement sont modifiés. L’annexe II du RCA est modifiée afin d’en retirer tous les aéroports auxquels ce règlement ne s’applique plus à la suite de la cession. Des modifications ont été apportées à l’alinéa 39(1)a), à la version française des paragraphes 40(1) et (4), à l’article 50 et à l’alinéa 51(1)g) afin de répondre aux questions soulevées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Les modifications à l’annexe II ainsi qu’une partie des modifications soulevées par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation ont été apportées avant la publication au préalable du RCCVA dans la *Gazette du Canada* Partie I.

Le RCCVA comporte aussi une modification corrélative au *Règlement relatif à la circulation sur les terrains du gouvernement* (RCTG), afin d’exempter les terrains visés dans le RCCVA des dispositions du RCTG. Ceci n’a aucune conséquence sur la portée actuelle du RCTG, qui exclut déjà les terrains auxquels s’applique le RCA. Le RCA couvre actuellement le côté ville et le côté piste des aéroports. Toutefois, comme le côté ville est retiré du RCA, l’exemption actuelle du RCTG s’appliquerait seulement au côté piste des aéroports. Par conséquent, une exemption distincte pour la partie des propriétés assujettie au RCCVA (c.-à-d., le côté ville) doit être ajoutée au RCTG pour assurer la continuité du statu quo. Le RÉIR qui a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, a énoncé l’intention de modifier le RCTG aux fins de cette exemption.

La mise en œuvre du RCCVA sera accompagnée de modifications au *Règlement sur les contraventions*, afin d’énoncer les contraventions pour des infractions en vertu du RCCVA (voir le titre « Respect et exécution »). L’article 22 a été modifié après la publication préalable afin d’assurer la conformité au *Règlement sur les contraventions*.

En plus des changements mentionnés précédemment, un certain nombre de modifications d’ordre technique et rédactionnel ont été apportées au RCCVA entre la proposition initiale publiée dans la Partie I et le règlement en vue de la publication finale dans la *Gazette*, y compris une réduction du nombre des aéroports qui étaient inclus dans l’annexe 1 (afin de tenir compte des transferts des aéroports depuis la publication préalable) ainsi qu’un changement à l’alinéa 23(1)d) qui était nécessaire suite à la proposition initiale de la Partie I qui avait limité, par mégarde, la possibilité de paiement volontaire aux aéroports de l’annexe 1.

Le RCCVA entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2006. Une période d’avis de trois mois fournira une période d’adaptation adéquate aux exploitants d’aéroport pour finaliser les mesures d’exécution des dispositions réglementaires.

Solutions envisagées

Le statu quo n’est pas envisagé parce que le RCA ne reflète pas le cadre actuel de l’exploitation des aéroports, datant d’une époque où Transports Canada était le propriétaire et l’exploitant de presque tous les aéroports commerciaux du Canada.

The option of merely amending the ATR schedules does not accomplish the desired result because, in the case of the airports leased by Transport Canada, which would remain in the schedules, the ATRs do not recognize the airport authority as the operator of the airport. The federal government has made a contractual agreement with the airport authorities to amend the ATRs for this purpose.

Benefits and Costs

The benefits of regulations respecting traffic and other matters on the land side of an airport come in the form of increased safety and efficiency in the operation of that part of the airport. These benefits are realized by persons who use the land side of a federally-owned airport (travellers, visitors to the airport including wellwishers and greeters, airport employees, persons doing business on the airport).

Costs will continue to be incurred in the enforcement of the regulations. However, there should be no material difference in the costs of enforcing the TLSARs versus the costs of enforcing the current regulations (ATR), because the net effect of the new regulations is essentially the transfer of an enforcement scheme from the ATRs to the TLSARs with the necessary modifications to reflect the current operating and regulatory environment.

The introduction of authority to remove and store vehicles in respect of which notice has been given prohibiting it from entering or being parked on airport property will involve incremental costs, but only to those few persons to whom the prohibition applies as a result of their operation of unlicensed taxi and limousine services at the airport. To the extent that such an authority contributes to the safety of the travelling public (by controlling unlicensed and inadequately insured taxi and limousine operations on an airport), it has the potential to generate incremental benefits.

A strategic environmental assessment (SEA) of this proposal was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the Regulation is not likely to have important environmental implications.

Consultation

Airport authorities have been aware of Transport Canada's intention to update regulations respecting land side traffic since they assumed operational responsibility for their airports. The first airport transfers took place in 1992 and the final transfer was completed early in 2003.

In June 2002, Transport Canada provided a general briefing to members of the CARAC Working Group on Airside Access and Vehicle Planning Control regarding its intention to carve the land side of airports out of the ATRs and undertake a separate initiative to establish stand-alone regulations.

In the summer of 2003, Transport Canada invited the independent operators of federally-owned airports to provide comments on a draft of the proposed regulations. Written and verbal responses were received from 17 of the 22 airport operators. Respondents were favourable to the intent and general direction of the proposed regulations. Suggestions were made with respect to possible additions to the proposed regulations and areas for clarification. Transport Canada reviewed all of the comments, which led to a number of amendments.

Le fait de simplement modifier les annexes du RCA ne permet pas d'obtenir le résultat souhaité parce que, dans le cas des aéroports loués par Transports Canada, qui seraient toujours énumérés dans les annexes, le RCA ne reconnaît pas l'administration aéroportuaire en tant qu'exploitant de l'aéroport. À cet effet, le gouvernement fédéral a conclu une entente contractuelle avec les administrations aéroportuaires afin de modifier le RCA.

Avantages et coûts

Un règlement sur la circulation et autres questions connexes du côté ville d'un aéroport présentera les avantages d'une sécurité et d'une efficacité accrues dans l'exploitation de cette zone de l'aéroport. Ces avantages touchent les personnes qui utilisent le côté ville d'un aéroport de propriété fédérale (voyageurs, visiteurs à l'aéroport, y compris les accompagnateurs et le public d'accueil, les employés de l'aéroport et les personnes qui y exercent des activités).

Les coûts engagés sont reliés à l'exécution du règlement. Cependant, il ne devrait y avoir aucune différence matérielle quant aux coûts d'exécution du RCCVA par rapport aux coûts d'exécution des dispositions réglementaires actuelles (RCA), car l'incidence directe du nouveau règlement est essentiellement le transfert d'un schéma d'exécution du RCA au RCCVA assorti des modifications nécessaires pour refléter le cadre opérationnel et réglementaire actuel.

L'introduction du pouvoir de déplacer et d'entreposer un véhicule qui est interdit par avis d'accéder aux terrains de l'aéroport ou d'y être stationné entraînera des coûts marginaux, mais seulement pour les personnes auxquelles l'interdiction s'applique en raison de l'exploitation sans permis de services de taxi ou de limousine à l'aéroport. Dans la mesure où un tel pouvoir contribue à la sécurité du public voyageur (en contrôlant les services de taxi ou de limousine non réglementés par une autorité et exercés sans une assurance adéquate offerts à l'aéroport), des avantages supplémentaires peuvent en découler.

Une évaluation environnementale stratégique (EES) de cette proposition a été réalisée, sous la forme d'une exploration préliminaire. L'EES a permis de conclure que le règlement ne risque pas d'entraîner d'incidence environnementale importante.

Consultations

Les administrations aéroportuaires ont été informées de l'intention de Transports Canada de mettre à jour les dispositions réglementaires relatives à la circulation du côté ville puisqu'elles sont responsables de l'exploitation des aéroports. Les premières cessions d'aéroports ont eu lieu en 1992 et les dernières au début de 2003.

En juin 2002, Transports Canada a fourni des informations générales aux membres du groupe de travail du CCRAC sur le contrôle et la planification de l'accès des véhicules au côté piste relativement à son intention d'extraire du RCA le côté ville des aéroports et d'entreprendre une initiative distincte afin d'établir un règlement autonome.

À l'été 2003, Transports Canada a invité les exploitants indépendants des aéroports de propriété fédérale à fournir leurs commentaires sur une ébauche du règlement. Dix-sept des vingt-deux exploitants d'aéroports ont fourni des réponses par écrit et oralement. Ces répondants étaient d'accord avec l'intention et l'orientation générale du règlement. Des suggestions ont été faites au sujet d'ajouts possibles au règlement et à l'égard de certains éléments qui pourraient être éclaircis. Après avoir étudié tous les commentaires, Transports Canada a apporté un certain nombre de modifications au règlement.

This Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on November 20, 2004. There were no representations received within the comment period. Approximately two months after the end of the comment period, two sets of written comments were received, which were taken into account as if they had been received during the official comment period.

A suggestion was made that the effective date of the regulations should allow adequate time for airport operators to finalize the necessary enforcement arrangements. This was a key consideration in the selection of September 1, 2006 as the effective date for the TLSARs.

The submissions included a number of drafting suggestions. A number were considered to represent improvements, and corresponding revisions were made without altering the meaning of the text.

Comments were made about the amounts of voluntary payments for minor offences – that they should be higher and the quantum should be at the discretion of the airport operator. Discretion on the quantum is not possible, because it would represent an unauthorized delegation of power. The amounts of the voluntary payments were arrived at taking into account the results of the 2003 consultations. While some operators preferred higher amounts, the levels set out in the pre-published regulations seemed in the acceptable range for the majority of respondents.

A number of suggestions for revisions in the TLSARs were not acted on because they involved provisions beyond the scope of the regulations. For example, the TLSARs are not an appropriate instrument for addressing health-related smoking provisions or security matters. A suggestion to control the feeding of birds was not adopted because the Department was already proceeding with a separate regulatory initiative in this regard. Several suggestions were not included because they involved unnecessary wording (e.g., that any expense incurred in removal and storage of a vehicle pursuant to subsection 9(4) would be in addition to any fine or voluntary payment). Comments relating to the exercise of power on airports leased to independent airport operators did not result in revisions in the text because they were incompatible with the underlying policy of airport transfers.

Compliance and Enforcement

The following parties are designated in the TLSARs as enforcement officers: members of the Royal Canadian Mounted Police (RCMP); members of relevant provincial and municipal police forces (including municipal by-law enforcement officers); employees, agents and contractors assigned to enforcement duties by an airport operator.

The TLSARs are intended to be enforced under the authority of the *Contraventions Act*. Pursuant to that Act, offences would be designated as contraventions by the Governor in Council in the *Contraventions Regulations*, which allow prosecutions to be handled according to the procedures of the appropriate provincial court. Where contraventions arrangements are not in place when the TLSARs take effect (i.e., Newfoundland, Saskatchewan and Alberta), offences are enforceable using the summary conviction process set out in Part XXVII of the *Criminal Code*.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 2004. Aucune observation n'a été reçue pendant la période de commentaires. Environ deux mois après la fin de la période de commentaires, deux commentaires écrits ont été reçus et ont été considérés comme s'ils avaient été reçus pendant la période de commentaires officielle.

Une suggestion voulait que la date d'entrée en vigueur du règlement offre suffisamment de temps aux exploitants d'aéroport pour finaliser les mesures d'exécution nécessaires. Cet élément a grandement influencé le choix de la date d'entrée en vigueur du RCCVA fixée au 1^{er} septembre 2006.

Les présentations comprenaient de nombreuses suggestions provisoires. Il a été jugé qu'un certain nombre d'entre elles représentaient des améliorations et des révisions corrélatives ont été effectuées sans modifier le sens du texte.

Des commentaires ont été formulés relativement aux montants des paiements volontaires pour des infractions mineures – ils devraient être plus élevés et la quantité devrait être fixée par l'exploitant de l'aéroport à sa discrétion. Cet élément de discrétion de l'exploitant ne peut s'appliquer pour ce qui est de la quantité, car il représenterait une délégation de pouvoir non autorisée. Les montants des paiements volontaires ont été établis en tenant compte des résultats des consultations de 2003. Bien que certains exploitants préfèrent des montants plus élevés, les niveaux établis dans le règlement publié préalablement semblent jugés acceptables par la plupart des répondants.

On n'a pas donné suite à certaines suggestions de révisions au RCCVA, car elles prévoyaient des dispositions allant au-delà de la portée du règlement. Par exemple, le RCCVA n'est pas un instrument approprié pour traiter les dispositions relatives à la santé des non-fumeurs ou les questions liées à la sûreté. Une suggestion visant à contrôler la distribution de nourriture aux oiseaux n'a pas été adoptée, car le ministère a déjà mis de l'avant une initiative réglementaire distincte à cet égard. Plusieurs suggestions ont été rejetées, parce qu'elles nécessitaient l'emploi d'un libellé inutile (p. ex., que toute dépense découlant du déplacement ou de l'entreposage d'un véhicule en vertu du paragraphe 9(4) serait en sus des amendes ou paiements volontaires imposés). Les commentaires concernant l'exercice de pouvoir sur les aéroports loués par des exploitants d'aéroport indépendants n'ont pas entraîné de révisions au texte, car ils étaient incompatibles avec la politique sous-jacente des cessions aéroportuaires.

Respect et exécution

Les parties suivantes sont désignées dans le RCCVA à titre d'agents d'exécution : les membres de la Gendarmerie royale du Canada (GRC); les membres des forces policières provinciales et municipales compétentes (y compris les agents d'exécution des règlements municipaux); les employés, mandataires et entrepreneurs de l'exploitant de l'aéroport affectés à des fonctions liées à l'application du règlement.

L'application du RCCVA se fera en vertu de l'autorité habilitante de la *Loi sur les contraventions*. En vertu de cette Loi, les infractions seraient qualifiées de contraventions par le gouverneur en conseil dans le *Règlement sur les contraventions*, lequel prévoit que les poursuites seraient traitées suivant les procédures du tribunal provincial compétent. Lorsqu'aucune disposition relative aux contraventions n'est mise en place à l'entrée en vigueur du RCCVA (c.-à-d., à Terre-Neuve, en Saskatchewan et en Alberta), les infractions pourront être traitées selon le processus de déclarations de culpabilité par procédure sommaire établi dans la Partie XXVII du *Code criminel*.

A fine is the principal form of penalty provided for by the TLSARs. Upon summary conviction, a person who contravenes a provision of the new regulations will be liable to a fine not exceeding \$500. Opportunities will exist for persons to make a voluntary payment in lieu of appearing in court. The amount of a voluntary payment will be specified on the document completed by an enforcement officer in accordance with the fine specified in the TLSARs or the laws of the province or municipality where the contravention took place, to notify a person of an alleged contravention committed by that person.

Imprisonment for a term not to exceed six months will be available as a penalty either in substitution for, or in addition to, a fine. Should a person be convicted of operating a vehicle in contravention of a provision of the regulations, a court or judge will be able to, in addition to any other penalty, make an order to prohibit that person from driving, for up to one year, on the airport where the contravention occurred.

Contact

Mr. Rod Dean
Director General
Airport and Port Programs
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 990-0510
FAX: (613) 990-8889
E-mail: deanr@tc.gc.ca

Le principal type de sanction prévu par le RCCVA est l'amende. Sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une personne qui enfreint une disposition du nouveau règlement sera passible d'une amende ne dépassant pas 500 \$. Les personnes trouvées coupables auront la possibilité de procéder au paiement volontaire de l'amende au lieu de comparaître devant le tribunal. Le montant du paiement volontaire sera précisé dans le document rempli par l'agent d'exécution selon l'amende précisée dans le RCCVA ou l'amende prévue par les lois de la province ou de la municipalité où l'infraction a été commise, afin d'aviser la personne des faits qui lui sont reprochés.

Une peine d'emprisonnement d'au plus six mois pourra être imposée comme sanction en remplacement ou en sus d'une amende. Si une personne est déclarée coupable de conduite d'un véhicule en infraction à une disposition du règlement, le tribunal ou le juge qui rend le jugement pourra, sans préjudice de toute sanction infligée d'autre part, rendre une ordonnance interdisant à cette personne de conduire un véhicule sur les terrains appartenant à l'aéroport où l'infraction a eu lieu, pour une durée d'au plus un an.

Personne-ressource

M. Rod Dean
Directeur général
Programmes aéroportuaires et portuaires
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-0510
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-8889
Courriel : deanr@tc.gc.ca

Registration
SOR/2006-103 May 18, 2006

EXCISE ACT, 2001

Regulations Amending the Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations

P.C. 2006-402 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to paragraph 304(1)(o) of the *Excise Act, 2001*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE DENATURED AND SPECIALLY DENATURED ALCOHOL REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The characteristics of the denaturants “Diesel fuel” in column 2 of the table to section 3 of the *Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations*¹ is replaced by the following:

Column 1	Column 2
Denaturant	Characteristics
Diesel fuel	A petroleum fuel that can be evaporated at atmospheric pressure, that boils within the range of 130°C to 400°C and that is for use in diesel engines.

2. The characteristics of the denaturants “Gasoline” in column 2 of the table to section 3 of the Regulations is replaced by the following:

Column 1	Column 2
Denaturant	Characteristics
Gasoline	A petroleum distillate — or a mixture of petroleum distillates, oxygenates or additives — that is suitable for use in a spark ignition engine and that has the following characteristics, as determined by the applicable test method listed in the Canadian General Standards Board Standard CAN/CGSB-3.5-2004, entitled <i>Unleaded Automotive Gasoline</i> , published November 2004, as amended from time to time; <ul style="list-style-type: none"> (a) a vapour pressure of at least 38 kPa; (b) an antiknock index of at least 80; (c) a distillation temperature, at which 10% of the fuel has evaporated, of not less than 35°C and not greater than 70°C; and (d) a distillation temperature, at which 50% of the fuel has evaporated, of not less than 65°C and not greater than 120°C.

3. The characteristics of the denaturants “Petroleum derivative” in column 2 of the table to section 3 of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2006-103 Le 18 mai 2006

LOI DE 2001 SUR L’ACCISE

Règlement modifiant le Règlement sur l’alcool dénaturé et spécialement dénaturé

C.P. 2006-402 Le 18 mai 2006

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu de l’alinéa 304(1)o) de la *Loi de 2001 sur l’accise*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’alcool dénaturé et spécialement dénaturé*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’ALCOOL DÉNATURÉ ET SPÉCIALEMENT DÉNATURÉ

MODIFICATIONS

1. Le passage de la colonne 2 du tableau de l’article 3 du *Règlement sur l’alcool dénaturé et spécialement dénaturé*¹ figurant en regard de la mention « Carburant diesel » à la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Dénaturant	Caractéristiques
Carburant diesel	Carburant à base de pétrole destiné à l’alimentation des moteurs diesels, qui peut s’évaporer à la pression atmosphérique et dont le point d’ébullition se situe entre 130 °C et 400 °C.

2. Le passage de la colonne 2 du tableau de l’article 3 du même règlement figurant en regard de la mention « Dérivé du pétrole » à la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Dénaturant	Caractéristiques
Dérivé du pétrole	Liquide volatil très inflammable, à l’odeur caractéristique de distillat de pétrole léger et dont, lors d’une distillation, un maximum de 10 % du volume est distillé à 35 °C ou moins ou encore le liquide a une pression de vapeur de 37,8 °C (avec un rapport vapeur/liquide de 4 pour 1) qui est égale ou inférieure à 105 kPa, et un minimum de 95 % du volume est distillé à 225 °C ou moins. Le dérivé du pétrole ne comprend pas l’essence, le naphte de pétrole ou le solvant naphta.

3. Le passage de la colonne 2 du tableau de l’article 3 du même règlement figurant en regard de la mention « Essence » à la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 2002, c. 22
¹ SOR/2005-22

^a L.C. 2002, ch. 22
¹ DORS/2005-22

Column 1	Column 2
Denaturant	Characteristics
Petroleum derivative	A volatile, highly flammable liquid that has the characteristic odour of light petroleum distillate. Upon distillation, a maximum of 10% by volume of the liquid shall pass over at or below 35°C, or the liquid shall have a vapour pressure at 37.8°C (at a vapour-to-liquid ratio of 4:1) that is less than or equal to 105 kPa, and a minimum of 95% by volume of the liquid shall pass over at or below 225°C. Petroleum derivative does not include gasoline, petroleum naphtha or solvent naphtha.

Colonne 1	Colonne 2
Dénaturant	Caractéristiques
Essence	Distillat du pétrole ou mélange de distillats du pétrole, de produits oxygénés ou d'additifs, qui convient au fonctionnement des moteurs à allumage par bougies et qui présente les caractéristiques suivantes, selon la méthode d'essai applicable indiquée dans la norme intitulée <i>Essence automobile sans plomb</i> , CAN/CGSB-3.5-2004, avec ses modifications successives, publiée en novembre 2004 et établie par l'Office des normes générales du Canada : <ul style="list-style-type: none"> a) une tension de vapeur d'au moins 38 kPa; b) un indice antidétonant d'au moins 80; c) une température de distillation, à laquelle 10 % du carburant s'est évaporé, d'au moins 35 °C et d'au plus 70 °C; d) une température de distillation, à laquelle 50 % du carburant s'est évaporé, d'au moins 65 °C et d'au plus 120 °C.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations are deemed to have taken effect on February 24, 2005.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations* set out changes to the specifications for the terms “gasoline”, “diesel fuel”, and “petroleum derivative”, used as denaturants in the production of denatured alcohol (DA) that is subsequently used to produce ethanol-fuel mixtures.

The *Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations* were approved by the Governor in Council on January 31, 2005, and came into force retroactively on July 1, 2003. These existing Regulations set out the specific compositions of prescribed grades of DA and specially denatured alcohol (SDA) that may be produced in, or imported into, Canada. They also set out the requirements necessary for DA and SDA grades to be relieved of excise duty.

DA may be used for a number of industrial purposes, and is composed of a mixture of ethyl alcohol and specified denaturants that cannot easily be removed from the alcohol through simple processes. Among the permitted DA grades are DA-2C, DA-2F, and DA-2G, each of which may be used in the production of ethanol-fuel mixtures. The best-known ethanol-fuel blend used in Canada is made with grade DA-2F, which contains gasoline as its sole denaturant. The other two grades of fuel-denatured ethyl alcohol, DA-2C and DA-2G, have petroleum derivatives and diesel fuel, respectively, as denaturants.

The previous descriptions of “gasoline” and “diesel fuel” referred to standards set by the Canadian General Standards Board (CGSB). This required that importers and producers of fuel-denatured ethyl alcohol consult the Canadian-specific references to ensure that they applied to their products. This resulted in a potential trade barrier for imported fuel-denatured ethyl alcohol. As well, three of the CGSB standards included in the previous description of gasoline are unsuitable for purposes of the

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 24 février 2005.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé* énonce les modifications aux spécifications relatives aux termes « essence », « carburant diesel » et « dérivé du pétrole », lesquels sont des dénaturants utilisés dans la production d'alcool dénaturé (AD), qui est ensuite utilisé dans la production de mélanges de carburant à base d'éthanol.

Le *Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé* a été approuvé par le gouverneur en conseil le 31 janvier 2005 et sa date d'entrée en vigueur rétroactive est le 1^{er} juillet 2003. Le règlement actuel énonce la composition spécifique de qualités réglementaires de l'AD et de l'alcool spécialement dénaturé (ASD) qui peuvent être produits ou importés au Canada. Il énonce aussi les exigences que les qualités d'AD et d'ASD doivent respecter pour être exonérées des droits d'accise.

L'AD peut être utilisé à de nombreuses fins industrielles et il se compose d'un mélange d'alcool éthylique et de dénaturants spécifiques qui ne peuvent être facilement enlevés de l'alcool par quelque processus simple. Parmi les qualités d'AD autorisées, il y a l'AD-2C, l'AD-2F et l'AD-2G, qui peuvent tous être utilisés dans la production de mélanges de carburant à base d'éthanol. Le mélange de carburant à base d'éthanol le mieux connu au Canada est fait avec de l'AD-2F, dont l'essence est le seul dénaturant. Les deux autres qualités d'alcool éthylique dénaturé par du carburant, soit l'AD-2C et l'AD-2G, sont dénaturées par des dérivés du pétrole et par du carburant diesel respectivement.

Les descriptions antérieures des termes « essence » et « carburant diesel » renvoient aux normes établies par l'Office des normes générales du Canada (ONGC). Les importateurs et les producteurs d'alcool éthylique dénaturé par du carburant doivent donc consulter les renvois particuliers canadiens pour s'assurer que leurs produits se conforment à ces normes. Cela donne lieu à des barrières commerciales possibles pour l'importation de l'alcool éthylique dénaturé par du carburant. De plus, trois des

Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations, as they describe gasoline blended with different forms of alcohol, instead of simply providing a comprehensive description of the term “gasoline”. In order to provide clearer wording for the descriptions and to apply more internationally accepted standards, the CRA supports revised descriptions for the Regulations that remove references to specifications set by the CGSB.

The new description of “gasoline” is based on the definition of that term in the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Gasoline Regulations*, both made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). The new description of “diesel fuel” is based on the definition of that term in the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, also made under the CEPA.

“Petroleum derivative” is the denaturant used in denatured alcohol grade DA-2C. It refers to semi-refined petroleum products other than gasoline, petroleum naphtha or solvent naphtha, which are denaturants that are specifically defined in the *Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations*. The change to the description of “petroleum derivative” adds consideration of the vapour pressure characteristics of the lighter distillate that are recognized by three well-accepted test methods published by the American Society for Testing and Materials (ASTM).

Alternatives

There is no reasonable alternative to the making of these Regulations. The changes to the specifications of “gasoline”, “diesel fuel”, and “petroleum derivative” are in response to concerns raised about potential non-tariff barriers for importations of some fuel-denatured ethyl alcohol, since the previous wording of the descriptions of “gasoline” and “diesel fuel” tied these substances to various specifications set by the CGSB. Those CGSB specifications make reference to specific Canadian fuel types.

Benefits and Costs

The changes will make the specifications of “gasoline” and “diesel fuel” more transparent and easier to comply with, thereby enabling their fair application to both domestic manufacturers and importers of fuel-denatured ethyl alcohol. Also, importers of gasoline-denatured and diesel-denatured ethyl alcohol will not be placed at a disadvantage in relation to domestic producers, because the gasoline and diesel denaturants in their products will not be tied to specifications set by the CGSB. These changes will also have the effect of amending the specifications to allow for products permitted under the *Excise Act* prior to July 1, 2003. These changes will not result in any new costs to producers or importers of fuel-denatured ethyl alcohol, or to the Canada Revenue Agency (CRA).

normes de l'ONGC comprises dans l'ancienne description du terme « essence » ne conviennent pas aux fins du *Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé*, parce qu'elles décrivent le mélange d'essence et de différentes sortes d'alcool au lieu de simplement fournir une description complète du terme « essence ». Afin de fournir un libellé plus clair pour les descriptions et d'instaurer des normes acceptées à l'échelle internationale, l'ARC appuie les descriptions révisées du règlement, en fonction desquelles les renvois aux spécifications établies par l'ONGC sont supprimés.

La nouvelle description du terme « essence » est fondée sur la définition de ce terme qui se trouve dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, lesquels ont été mis en place en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE). La nouvelle description du terme « carburant diesel » est fondée sur la définition de ce terme qui se trouve dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, lequel a aussi été mis en place en vertu de la LCPE.

Le « dérivé du pétrole » est le dénaturant utilisé dans la production de l'alcool dénaturé de qualité AD-2C. Il vise les produits du pétrole semi-raffinés autres que l'essence, le naphte de pétrole ou le solvant naphtha qui sont des dénaturants précisément définis dans le *Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé*. La modification à la description du terme « dérivé du pétrole » tient compte des particularités de la pression de vapeur de distillats plus légers. Trois méthodes d'essai bien connues, publiées par la American Society for Testing and Materials (ASTM), reconnaissent ces particularités.

Solutions envisagées

Il n'existe pas d'autre possibilité raisonnable que la mise en place du règlement modificatif. Les modifications aux spécifications relatives aux termes « essence », « carburant diesel » et « dérivé du pétrole » font suite à des préoccupations concernant les barrières non tarifaires possibles pour l'importation d'alcool éthylique dénaturé par du carburant, parce que l'ancien libellé des spécifications relatives aux termes « essence » et « carburant diesel » correspond aux spécifications établies par l'ONGC. Ces spécifications de l'ONGC font référence aux types spécifiques de carburants canadiens.

Avantages et coûts

Les modifications rendront les spécifications relatives aux termes « essence » et « carburant diesel » plus transparentes et faciles à respecter, ce qui permettra l'application équitable des spécifications aux producteurs canadiens et aux importateurs d'alcool éthylique dénaturé par du carburant. De plus, les importateurs d'alcool éthylique dénaturé par de l'essence ou du carburant diesel ne seront pas défavorisés par rapport aux producteurs canadiens, du fait que les dénaturants d'essence et de carburant diesel utilisés dans leurs produits ne seront pas liés aux spécifications établies par l'ONGC. Les modifications auront aussi l'effet d'amender les spécifications, de façon à inclure les produits autorisés, avant le 1^{er} juillet 2003, en vertu des dispositions de la *Loi sur l'accise*. Ces modifications n'entraîneront de nouveaux coûts ni pour les producteurs ou les importateurs d'alcool éthylique dénaturé par du carburant ni pour l'Agence du revenu du Canada (ARC).

Consultation

These Regulations were developed after extensive consultations in 2004 with the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) and its member companies, which include most Canadian petroleum product producers and importers. The Laboratory and Scientific Services Directorate (LSSD) of the Canada Border Services Agency was also consulted. Both the CPPI and the LSSD support the proposed amendments.

An Excise Duty Notice (EDN) was published on the CRA website on February 23, 2005, to announce the amending Regulations and to solicit public comment. Although none of the comments received voiced any objections to the new definitions, one letter did point to the need to correct the reference to the CGSB 3.5-94 test method in the definition of “gasoline” because that document is outdated. In response, this amendment includes the change to the CGSB reference to the more current version of the document (CGSB 3.5-2004) and the addition of a provision for future amendments to the standard.

Following pre-publication of the amending Regulations on October 8, 2005, the CRA received a written response from a major importer of fuel-denatured ethyl alcohol. The company recommended that a minor correction be made to the description of “petroleum derivative” in order to indicate that the temperature of the vapour pressure measurement should be 37.8°C, and not 37.7°C. The CRA agreed that this correction is needed in order to be consistent with several ASTM test methods used by the petroleum industry for general petroleum derivatives.

Compliance and Enforcement

CRA auditors will verify compliance with these Regulations as part of their scheduled audit program. The CRA expects that these amendments will make it easier for importers and manufacturers of fuel-denatured ethyl alcohol to comply with the *Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations*. The CRA also expects that the amendments will not result in any new enforcement challenges.

Contact

Steve Mosher
Rulings Officer
Excise Duties and Taxes Division
Excise and GST/HST Rulings Directorate
Legislative Policy and Regulatory Affairs Branch
Canada Revenue Agency
Place de Ville, 20th floor
320 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
Telephone: (613) 941-1497
FAX: (613) 954-2226

Consultations

Le règlement a été établi à la suite d'importantes consultations tenues en 2004 avec l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) et ses compagnies adhérentes, qui comprennent la plupart des producteurs et importateurs canadiens de produits pétroliers. La Direction des travaux scientifiques et de laboratoire (DTSL) de l'Agence des services frontaliers du Canada a aussi été consultée. Tous les deux, l'ICPP et la DTSL, appuient les modifications proposées.

Un avis des droits d'accise a été publié sur le site Web de l'ARC le 23 février 2005 afin d'annoncer le règlement de modification et de chercher à obtenir les commentaires du public. Bien qu'aucun commentaire reçu n'ait avancé des objections aux nouvelles définitions, une lettre a toutefois attiré l'attention sur le besoin de rectifier le renvoi à la norme établie par l'ONGC dans la définition du terme « essence ». Cette rectification est nécessaire afin d'actualiser le renvoi, car la norme CGSB 3.5-94 est périmée. Par conséquent, la rectification comprendra la version courante de la norme (CGSB 3.5-2004) et l'ajout d'une disposition prévoyant toute modification future.

À la suite de la publication au préalable du règlement de modification, le 8 octobre 2005, l'ARC a reçu une réponse écrite d'un importateur important d'alcool éthylique dénaturé par du carburant. L'entreprise recommandait une correction mineure à la description de « dérivé du pétrole », afin de préciser que la température de la mesure de la pression de vapeur devrait être 37,8 °C et non pas 37,7 °C. L'ARC est d'accord que cette correction est nécessaire afin de se conformer à plusieurs méthodes d'essai ASTM dont se sert l'industrie du pétrole pour des dérivés du pétrole en général.

Respect et exécution

Les vérificateurs de l'ARC vérifieront le respect du règlement dans le cadre de leur programme de vérification prévu. L'ARC s'attend à ce que les modifications facilitent la tâche des importateurs et des producteurs d'alcool éthylique dénaturé par du carburant pour ce qui est de respecter le *Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé*. L'ARC ne s'attend pas à ce que les modifications entraînent de nouveaux défis d'exécution.

Personne-ressource

Steve Mosher
Agent des décisions
Division des droits et taxes d'accise
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH
Direction générale de la politique législative et des affaires réglementaires
Agence du revenu du Canada
Place de Ville, 20^e étage
320, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
Téléphone : (613) 941-1497
TÉLÉCOPIEUR : (613) 954-2226

Registration
SOR/2006-104 May 18, 2006

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations

P.C. 2006-403 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(j.2)^a of the *Canadian Environmental Assessment Act*^b, hereby makes the annexed *Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations*.

CROWN CORPORATIONS INVOLVED IN THE PROVISION OF COMMERCIAL LOANS ENVIRONMENTAL ASSESSMENT REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Canadian Environmental Assessment Act*. (*Loi*)

“responsible authority” means the Business Development Bank of Canada continued and named in subsection 3(1) of the *Business Development Bank of Canada Act* and Farm Credit Canada continued and named in subsection 3(1) of the *Farm Credit Canada Act*. (*autorité responsable*)

APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of projects for which the responsible authority exercises a power or performs a duty or function referred to in paragraph 5(1)(b) of the Act.

VARIATIONS

3. (1) The registry requirements set out in subsections 55.1(2) and 55.3(1) and (2) of the Act are varied in accordance with the schedule.

(2) Subsections 20(3) and (4) of the Act apply only if the responsible authority is of the opinion that, under subsection 18(3) of the Act, public participation in the screening is appropriate in the circumstances or if required by Regulations.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on June 11, 2006.

Enregistrement
DORS/2006-104 Le 18 mai 2006

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux

C.P. 2006-403 Le 18 mai 2006

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59j.2)^a de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE À L'ÉGARD DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT CONSENTANT DES PRÊTS COMMERCIAUX

DÉFINITIONS

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

« autorité responsable » La Banque de développement du Canada maintenue et dénommée par le paragraphe 3(1) de la *Loi sur la Banque de développement du Canada* et Financement agricole Canada maintenu et dénommé par le paragraphe 3(1) de la *Loi sur Financement agricole Canada*. (*responsible authority*)

« Loi » La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. (*Act*)

CHAMP D'APPLICATION

2. Le présent règlement s'applique aux projets à l'égard desquels l'autorité responsable exerce une attribution visée à l'alinéa 5(1)(b) de la Loi.

MODIFICATIONS

3. (1) Les exigences à l'égard du registre prévues aux paragraphes 55.1(2) et 55.3(1) et (2) de la Loi sont modifiées conformément à l'annexe.

(2) Les paragraphes 20(3) et (4) de la Loi s'appliquent uniquement dans les cas où l'autorité responsable estime que, au titre du paragraphe 18(3) de la Loi, la participation du public à l'examen préalable est indiquée ou dans les cas prévus par règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 11 juin 2006.

^a S.C. 2003, c. 9, s. 29(4)

^b S.C. 1992, c. 37

^a L.C. 2003, ch. 9, par. 29(4)

^b L.C. 1992, ch. 37

SCHEDULE
(Subsection 3(1))

VARIATIONS

1. (1) The requirement set out in paragraph 55.1(2)(a) of the Act is varied as follows:

(a) within 14 days after the commencement of an environmental assessment, notice of its commencement, except if a class screening report is used under subsection 19(5) or (6) or if the screening is to be conducted without public participation;

(2) The requirement set out in paragraph 55.1(2)(c) of the Act is varied as follows:

(c) a description of the scope of the project in relation to which an environmental assessment is to be conducted as determined under section 15, except when the screening is to be conducted without public participation;

(3) The requirements set out in subsection 55.1(2) of the Act are varied by adding the following after paragraph (d) of that subsection:

(d.1) a statement of the projects in respect of which a responsible authority takes a course of action under subsection 20(1);

(d.2) before the responsible authority takes a course of action under subsection 20(1), any environmental assessment policies, procedures and guidance materials it used in the conduct of the environmental assessment;

(4) The requirement set out in paragraph 55.1(2)(f) of the Act is varied as follows:

(f) in the case of a screening conducted with public participation or a comprehensive study, notice of termination of an environmental assessment by a responsible authority under section 26;

(5) The requirement set out in paragraph 55.1(2)(k) of the Act is varied as follows:

(k) the screening or comprehensive study report taken into consideration by a responsible authority for the purpose of a course of action under section 20 or 37 or a description of how a copy of the report may be obtained, except if a class screening report is used under subsection 19(5) or (6) or if the screening is conducted without public participation;

(6) The requirements set out in paragraphs 55.1(2)(r) and (s) of the Act are varied as follows:

(r) except if a class screening report is used under subsection 19(5) or (6) or if the screening is conducted without public participation, the course of action of a responsible authority, made under section 20 or 37 concerning the environmental effects of the project, and a statement of any mitigation measures the implementation of which the responsible authority took into account in making its decision;

(s) in the statement of projects referred to in paragraph (d.1), a notice of any follow-up program considered appropriate pursuant to subsection 38(1) if the screening is conducted without public participation;

2. The requirements set out in subsections 55.3(1) and (2) of the Act are varied as follows:

55.3 (1) A responsible authority shall ensure that the records referred to in paragraphs 55.1(2)(s) and (t) and, in the case of a

ANNEXE
(paragraphe 3(1))

MODIFICATIONS

1. (1) L'exigence prévue à l'alinéa 55.1(2)a) de la Loi est modifiée comme suit :

a) dans les quatorze jours suivant le début de l'évaluation environnementale, l'avis annonçant le début de l'évaluation, sauf si l'autorité responsable utilise un rapport d'examen préalable type en vertu des paragraphes 19(5) ou (6), ou si l'examen préalable est effectué sans la participation du public;

(2) L'exigence prévue à l'alinéa 55.1(2)c) de la Loi est modifiée comme suit :

c) la description de la portée, déterminée au titre de l'article 15, du projet à l'égard duquel l'évaluation environnementale doit être effectuée, sauf si l'examen préalable est effectué sans la participation du public;

(3) Les exigences prévues au paragraphe 55.1(2) de la Loi sont modifiées par adjonction, après l'alinéa d) de ce qui suit :

d.1) le relevé des projets à l'égard desquels l'autorité responsable prend une mesure en application du paragraphe 20(1);

d.2) avant que l'autorité responsable ne prenne une mesure en application du paragraphe 20(1), les politiques, procédures et manuels d'orientation utilisés par l'autorité responsable pour effectuer l'évaluation environnementale;

(4) L'exigence prévue à l'alinéa 55.1(2)f) de la Loi est modifiée comme suit :

f) dans le cas d'un examen préalable effectué avec la participation du public ou d'une étude approfondie, l'avis annonçant la décision de l'autorité responsable de mettre fin à l'évaluation environnementale au titre de l'article 26;

(5) L'exigence prévue à l'alinéa 55.1(2)k) de la Loi est modifiée comme suit :

k) le rapport d'examen préalable ou de l'étude approfondie sur lequel se fonde la décision de l'autorité responsable au titre des articles 20 ou 37 — ou une indication de la façon d'en obtenir copie —, sauf si l'autorité responsable utilise un rapport d'examen préalable type en vertu des paragraphes 19(5) ou (6), ou si l'examen préalable est effectué sans la participation du public;

(6) Les exigences prévues aux alinéas 55.1(2)r) et s) de la Loi sont modifiées comme suit :

r) sauf si l'autorité responsable utilise un rapport d'examen préalable type en vertu des paragraphes 19(5) ou (6) ou si l'examen préalable est effectué sans la participation du public, la décision prise par l'autorité responsable en application des articles 20 ou 37 relativement aux effets environnementaux du projet et la mention des mesures d'atténuation dont elle a tenu compte dans le cadre de sa décision;

s) dans le relevé des projets visé à l'alinéa d.1), l'avis mentionnant tout programme de suivi jugé opportun, au terme de l'examen visé au paragraphe 38(1) si l'examen préalable est effectué sans la participation du public.

2. Les exigences prévues aux paragraphes 55.3(1) et (2) de la Loi sont modifiées comme suit :

55.3 (1) L'autorité responsable veille à ce que soient versés au site Internet les documents visés aux alinéas 55.1(2)s) et t) et,

screening or comprehensive study, the records or information referred to in paragraphs 55.1(2)(h) and (u) and any record or information referred to in paragraph 55.1(2)(v) are included in the Internet site as well as the records referred to in

- (a) paragraphs 55.1(2)(a), (c), (f), (j), (k) and (r), in the case of a screening conducted with public participation;
- (b) paragraph 55.1(2)(d.2), in the case of a screening conducted without public participation; and
- (c) paragraphs 55.1(2)(a), (c), (f), (k) and (r), in the case of a comprehensive study.

(2) A responsible authority shall ensure that the statements referred to in paragraphs 55.1(2)(d) and (d.1) are included in the Internet site every three months or with any other greater frequency to which it agrees with the Agency.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These Regulations under the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act) vary the environmental assessment (EA) process for Crown corporations involved in the provision of commercial loans. The Regulations apply to two federal parent Crown corporations: Business Development Bank of Canada (BDC) and Farm Credit Canada (FCC).

These Regulations vary the public notification requirements of the federal EA process, particularly those related to the Canadian Environmental Assessment Registry, and apply only to screening-type EAs when there is no participation of the public under subsection 18(3) of the Act. These changes address the challenges BDC and FCC would face if they had to comply directly with the Act, by balancing their EA obligations under the Act with their client confidentiality requirements and their ability to deliver services in a timely manner. The remaining procedures and requirements of the Act and its regulations remain applicable to BDC and FCC.

These Regulations also require BDC and FCC to post their EA policies, procedures and guidance material documents (including any forms used in the assessment of projects) on the Canadian Environmental Assessment Registry Internet site (Registry Internet site) before any screening-type EAs are conducted.

Background

Under the federal regime, EA is a planning tool to ensure that projects undertaken by federal authorities are considered in a careful manner before irrevocable actions are taken in connection with them, in order that such projects do not cause significant adverse environmental effects. A project can be either an undertaking in relation to a physical work, or an activity not related to a physical work that is described in the *Inclusion List Regulations* established under the Act. Physical works are things that are constructed and have a fixed location.

The Act also promotes sustainable development in federal decision-making and supports public participation in the EA process.

dans le cas d'un examen préalable ou d'une étude approfondie, les documents et renseignements visés aux alinéas 55.1(2)(h) et (u), de même que les documents et renseignements visés à l'alinéa 55.1(2)(v). Elle veille également à ce qu'y soient versés :

- a) dans le cas d'un examen préalable effectué avec la participation du public, les documents visés aux alinéas 55.1(2)(a), (c), (f), (j), (k) et (r);
- b) dans le cas d'un examen préalable effectué sans la participation du public, les documents visés à l'alinéa 55.1(2)(d.2);
- c) dans le cas d'une étude approfondie, les documents visés aux alinéas 55.1(2)(a), (c), (f), (k) et (r).

(2) L'autorité responsable veille à ce que les relevés visés aux alinéas 55.1(2)(d) et (d.1) soient versés au site Internet trimestriellement ou selon une fréquence plus élevée dont elle convient avec l'Agence.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Ce règlement en application de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) modifie le processus d'évaluation environnementale (EE) des sociétés d'État qui consentent des prêts commerciaux. Le règlement s'applique à deux sociétés d'État mères fédérales : la Banque de développement du Canada (BDC) et Financement agricole Canada (FAC).

Ce règlement modifie les exigences d'avis public relatives au processus fédéral d'EE, en particulier celles qui sont liées au Registre canadien d'évaluation environnementale, et s'applique seulement aux EE de type « examen préalable » sans participation du public en vertu du paragraphe 18(3) de la Loi. Ces modifications tiennent compte des défis que la BDC et FAC auraient à relever si elles devaient se conformer directement à la Loi en établissant un juste équilibre entre leurs obligations en matière d'EE en vertu de la Loi et les exigences de confidentialité des renseignements sur leurs clients et leur capacité d'offrir des services en temps opportun. Les autres procédures et prescriptions de la Loi et de ses règlements demeurent applicables à la BDC et à FAC.

Ce règlement exige également de la BDC et FAC qu'ils affichent leurs politiques, procédures et documents d'orientation relatifs à l'EE (y compris tout formulaire utilisé dans l'évaluation des projets) sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation environnementale (site Internet du Registre) avant la tenue de toute évaluation environnementale de type « examen préalable ».

Contexte

En vertu du régime fédéral, l'EE est un outil de planification visant à assurer que les projets entrepris par des autorités fédérales sont étudiés attentivement avant que des mesures irrévocables soient prises à leur égard, pour veiller à ce que de tels projets n'aient pas d'effets négatifs importants sur l'environnement. Un projet s'entend d'une activité liée à un ouvrage ou d'une activité non liée à un ouvrage, mais qui est décrite dans le *Règlement sur la liste d'inclusion* établi en vertu de la Loi. Un ouvrage est un objet construit par l'humain et dont l'emplacement est fixe.

La Loi encourage également l'intégration du développement durable au processus décisionnel fédéral et la participation du public au processus d'EE.

An Act to amend the Canadian Environmental Assessment Act (Bill C-9) came into force on October 30, 2003. The bill strengthened the federal EA process by ensuring a more certain, predictable and timely process for industry, government authorities and the public, by offering a higher degree of quality for EA, and by providing more meaningful public participation opportunities.

Bill C-9 addressed a gap whereby projects undertaken by federal parent Crown corporations did not require an EA unless regulations to this effect were developed and in force. By modifying the definition of “federal authority” (the federal body that may have expertise or a mandate relevant to a proposed project) to include federal parent Crown corporations, Bill C-9 extended the coverage of the Act and eliminated this gap. This amendment to the definition of “federal authority” comes into force on June 11, 2006. The effect of this amendment is to automatically require parent Crown corporations to conduct EAs the same way as other federal departments or agencies. A “federal authority” triggers the Act by being the proponent of a project or if it intends to enable a project to proceed by providing funding, by transferring federal lands, or by issuing a permit, license or approval listed in the *Law List Regulations* established under the Act.

Export Development Canada (EDC), the Canada Pension Plan (CPP) Investment Board and wholly owned subsidiaries of Crown corporations remain excluded from the definition of “federal authority”.

As of June 11, 2006, Crown corporations are required to conduct EAs either by direct compliance with the Act or through a modified EA process set in regulations. In recognition of unique and diverse circumstances encountered by Crown corporations, Bill C-9 gave new regulatory authorities to the Governor in Council to allow for the development of tailored processes as necessary. The 3-year period between the royal assent of Bill C-9 and the time the amendment to the definition of “federal authority” becomes effective on June 11, 2006 was intended to provide time to deliver training and guidance to all Crown corporations to assist them in implementing their new obligations under the Act and its existing regulations and to develop any necessary new regulations.

These Regulations come into force on June 11, 2006, the same day federal parent Crown corporations become “federal authorities” under the Act.

Business Environment of BDC and FCC

These Regulations apply specifically to BDC and FCC. BDC and FCC are national financial institutions whose activities are focused respectively on small- and medium-sized enterprises and the agricultural sector. They are distinguished among federal parent Crown corporations by their involvement in the provision of commercial loans.

BDC focuses on the technology, exporting, manufacturing and services industries. It delivers joint financial services in partnership with other financial institutions and government agencies, but does not provide retail banking services. It offers a variety of commercial products including loans, venture capital, and consulting services. Loans are provided for a broad range of activities, including the purchase of land, building, machinery and

La Loi modifiant la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (projet de loi C-9) est entrée en vigueur le 30 octobre 2003. Le projet de loi a renforcé le processus fédéral d'EE en le rendant plus sûr, plus prévisible et plus opportun pour l'industrie, les autorités gouvernementales et le public, en offrant une plus grande qualité d'EE et en permettant d'accroître la participation du public.

Le projet de loi C-9 a comblé une lacune : à moins qu'un règlement soit élaboré et mis en application à cette fin, les projets entrepris par les sociétés d'État mères fédérales ne devaient pas procéder à une EE. En modifiant la définition d'« autorité fédérale » (organisme fédéral pouvant avoir une expertise ou un mandat ayant trait à un projet proposé) pour y inclure les sociétés d'État mères fédérales, le projet de loi C-9 a permis d'élargir l'application de la Loi et de combler cette lacune. Cette modification de la définition d'« autorité fédérale » entre en vigueur le 11 juin 2006. Elle a pour effet d'obliger automatiquement les sociétés d'État mères à réaliser des EE de la même façon que les autres ministères et organismes fédéraux. Une « autorité fédérale » déclenche l'application de la Loi lorsqu'elle agit à titre de promoteur d'un projet ou prévoit permettre à un projet d'aller de l'avant en lui fournissant une aide financière, en cédant des terres domaniales ou encore en délivrant un permis ou une licence ou en donnant une approbation figurant dans le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* établi en vertu de la Loi.

Exportation et développement Canada (EDC), l'Office d'investissement du régime de pensions du Canada (RPC) et les filiales en propriété exclusive des sociétés d'État demeurent exclues de la définition d'« autorité fédérale ».

À compter du 11 juin 2006, les sociétés d'État sont tenues de réaliser des EE en se conformant directement à la Loi ou en appliquant un processus modifié d'EE établi par voie de règlement. En reconnaissance des circonstances uniques et diverses des sociétés d'État, le projet de loi C-9 a donné de nouveaux pouvoirs de réglementation au gouverneur en conseil pour permettre la mise en place de processus adaptés lorsque nécessaire. La période de trois ans entre la sanction royale du projet de loi C-9 et le moment où la définition d'« autorité fédérale » entre en vigueur le 11 juin 2006 visait à permettre de former et d'orienter toutes les sociétés d'État en vue de les aider à respecter leurs nouvelles obligations en vertu de la Loi et de ses règlements et d'élaborer tout règlement nécessaire.

Ce règlement entre en vigueur le 11 juin 2006, le même jour que les sociétés d'État mères fédérales deviendront des « autorités fédérales » en vertu de la Loi.

Activités de la BDC et de FAC

Ce règlement s'applique spécifiquement à la BDC et à FAC. La BDC et FAC sont des institutions financières nationales qui fournissent respectivement des services aux petites et moyennes entreprises et au secteur agricole. Elles se distinguent des autres sociétés d'État mères fédérales du fait qu'elles consentent des prêts commerciaux.

La BDC se concentre sur les secteurs de la technologie, de l'exportation, de la fabrication et des services. Elle offre des services financiers en partenariat avec d'autres institutions financières et organismes gouvernementaux, mais elle ne fournit pas de services bancaires de détail. La BDC offre divers produits commerciaux, notamment des prêts, du capital de risque et des services de consultation. Des prêts sont accordés pour un large éventail

equipment, construction or renovation of buildings, acquisition of businesses, and refinancing and working capital. BDC serves Canadian companies through a network of 85 branches. Its decentralized approach allows for 95% of credit decisions to be made at the local level. BDC fulfills a role complementary to private-sector financial institutions.

FCC focuses on primary agricultural producers, ranchers, growers and on the full agriculture value chain including suppliers and processors. It offers a variety of commercial loan products and venture capital. FCC also delivers joint management programs and services in partnership with government agencies and other financial institutions. The corporation issues loans for a large variety of purposes, including the construction of farm buildings, the purchase of land, equipment and livestock, and the operation of feedlots and greenhouses. FCC conducts its business in competition with private-sector financial institutions.

Environmental Practices of BDC and FCC

While the Act focuses on proposed projects and their effects on the environment, the environmental and risk management policies of financial institutions tend to focus primarily on the existing environmental conditions of land offered as security for loans and on the operations of the businesses receiving the loans. Environmental site assessments as practiced by most financial institutions do not examine the impacts on the environment of the projects for which the loan monies are intended for; rather they tend to focus on whether there is currently any contamination on the properties used as collateral on the loan and whether this contamination could pose a liability to the lending institution. In order to fulfil the requirements of the Act as federal authorities, BDC and FCC have adapted their lending policies to include the examination of the effects of projects on the environment.

Types of EA under the Act

The Act describes four types of EAs that may be required: screenings, comprehensive studies, mediations, and panel reviews. Most assessments conducted under the Act are screenings, and it is expected that a vast majority of the EAs conducted by BDC and FCC will be of this type. Screenings allow the federal authority flexibility in determining the time, length and depth of analysis of the assessment depending on the existing environment and the likelihood of environmental effects, and whether or not public participation is appropriate in the circumstances.

Projects likely to have significant adverse environmental effects are described in the *Comprehensive Study List Regulations* established under the Act. These tend to be large projects, such as dams and reservoirs; oil and gas pipelines; and metal and uranium mines. A comprehensive study of a project must consider factors beyond those included in a screening assessment. Public participation is mandatory in a comprehensive study. BDC and FCC anticipate rare requests for projects appearing in the *Comprehensive Study List Regulations*.

d'activités, comme l'achat de terrains, de bâtiments, de machinerie et d'équipement, la construction ou la rénovation de bâtiments, l'acquisition d'entreprises ainsi que le refinancement et le fonds de roulement. La BDC s'appuie sur un réseau de 85 succursales pour offrir ses services aux entreprises canadiennes. Grâce à son approche décentralisée, 95 p. 100 des décisions relatives aux demandes de crédit sont prises à l'échelle locale. La BDC joue un rôle complémentaire à celui des institutions financières du secteur privé.

FAC offre ses services aux producteurs agricoles primaires, aux grands éleveurs, aux agriculteurs et à tous les intervenants du secteur agricole, y compris les fournisseurs et les transformateurs. Il accorde divers prêts commerciaux et du capital de risque. L'institution offre également des programmes et services de cogestion en partenariat avec des organismes gouvernementaux et d'autres institutions financières. La société accorde des prêts à de multiples fins, notamment pour la construction de bâtiments agricoles, l'achat de terres, d'équipement et de bétail, de même que pour le fonctionnement de parcs d'engraissement et de serres. FAC mène ses activités en concurrence aux institutions financières du secteur privé.

Pratiques environnementales de la BDC et de FAC

Alors que la Loi se concentre sur les projets proposés et leurs effets sur l'environnement, les politiques des institutions financières relatives à la gestion des risques et à l'environnement sont généralement axées sur les conditions environnementales des terrains offerts en garantie des prêts et sur les activités des entreprises qui obtiennent des prêts. L'évaluation environnementale des sites réalisée par la plupart des institutions financières ne permet pas d'examiner les répercussions sur l'environnement des projets pour lesquels les prêts sont demandés; elle cherche plutôt à établir si les propriétés données en garantie des prêts sont contaminées et si cette contamination pourrait engager la responsabilité de l'établissement de crédit. Afin de se conformer aux exigences de la Loi en tant qu'autorités fédérales, la BDC et FAC ont adapté leurs politiques de prêt pour inclure l'examen des effets des projets sur l'environnement.

Types d'EE prévus par la Loi

La Loi prévoit quatre types d'EE pouvant s'avérer nécessaires : l'examen préalable, l'étude approfondie, la médiation et l'évaluation par une commission d'examen. La plupart des évaluations réalisées en vertu de la Loi sont des examens préalables, et on s'attend à ce que ce soit le cas de la grande majorité des EE qui seront effectuées par la BDC et FAC. L'examen préalable donne à l'autorité fédérale une certaine souplesse pour déterminer le moment, la longueur et la profondeur d'analyse de l'évaluation, selon les conditions de l'environnement et la probabilité des effets sur l'environnement, et si la participation du public est souhaitée dans les circonstances.

Les projets susceptibles d'avoir des effets négatifs importants sur l'environnement sont décrits dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* établi en vertu de la Loi. Il s'agit souvent de projets de grande envergure, comme les projets de barrages et de réservoirs; de pipelines d'hydrocarbures; et de mines métallifères et d'uranium. L'étude approfondie d'un projet doit tenir compte de plus de facteurs que ceux qui sont prévus dans l'examen préalable. La participation du public à l'étude approfondie est obligatoire. La BDC et FAC prévoient recevoir très peu de demandes de prêts pour des projets figurant dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

Under the Act, the Minister of the Environment has the authority to refer a project to a panel review when it is uncertain whether a project is likely to cause significant adverse environmental effects, when a project is likely to cause significant environmental effects that may be justified or where public concern warrants it. Neither BDC nor FCC anticipates issuing loans for the types of projects that have undergone panel reviews to date under the Act.

Challenges for BDC and FCC of Complying Directly with the Act

When they are providing financial assistance to enable a project to proceed, both BDC and FCC would be unable to comply with specific elements of the Act relating to screening-type assessments. Most notably, requirements related to the Canadian Environmental Assessment Registry would significantly impact the competitiveness of FCC and limit the ability of BDC and FCC to conduct their core business and deliver their services in a timely manner.

The Canadian Environmental Assessment Registry is a government-wide mechanism facilitating public access to records related to EAs conducted under the Act and public participation in the federal EA process. It consists of two complementary components: an Internet site and a project file.

The Registry Internet site is an electronic registry administered by the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency). The responsible authority or the Agency contributes specific records to the site pertaining to an EA.

The project file is a file maintained by the responsible authority or the Agency during an environmental assessment, and made available to the public in a convenient manner. The project file includes all records produced, collected or submitted with respect to the environmental assessment of the project (including all records on the Internet site).

Responsible authorities are obligated to post certain information on the Registry Internet site during the period that an assessment is underway. For screenings, this information includes a notice of commencement and a description of the scope of the project. It would be impossible for BDC and FCC to meet these requirements while maintaining the necessary confidentiality of their clients and loan applications. The posting of certain documents would also result in details of BDC and FCC's loans being made publicly available during the loan application process.

The protection of client confidentiality is of paramount importance to BDC and FCC and their clients. As federal institutions, both are subject to the *Access to Information Act* and to the *Privacy Act* and are obliged to protect commercially sensitive and personal information. In addition, BDC has a statutory obligation under the *Business Development Bank of Canada Act* to withhold client information unless written consent is given by the client.

Releasing the particulars of loan applications on the Registry Internet site might discourage potential clients from seeking the services of either institution. In addition, the existing Registry requirements would enable other financial institutions to access details of the loan activities of BDC and FCC before final loan

En vertu de la Loi, le ministre de l'Environnement a le pouvoir de soumettre un projet à l'évaluation par une commission d'examen lorsque la réalisation du projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants, lorsqu'un projet est susceptible d'entraîner des effets environnementaux importants pouvant être justifiés ou lorsque les préoccupations du public le justifient. Ni la BDC ni FAC ne prévoient accorder de prêts pour les types de projets ayant à ce jour été évalués par une commission d'examen en vertu de la Loi.

Difficulté pour la BDC et de FAC de se conformer directement à la Loi

Lorsqu'ils fournissent une aide financière en vue de permettre la réalisation d'un projet, la BDC et FAC ne peuvent respecter des éléments précis de la Loi liés aux évaluations de type « examen préalable ». En particulier, les exigences relatives au Registre canadien d'évaluation environnementale nuiraient de façon importante à la compétitivité de FAC et limiteraient la capacité de la BDC et de FAC de réaliser leurs activités principales et d'offrir leurs services en temps opportun.

Le Registre canadien d'évaluation environnementale est un mécanisme pan-gouvernemental visant à faciliter l'accès du public aux documents des EE réalisées en vertu de la Loi et la participation du public au processus d'EE fédérale. Il comporte deux éléments complémentaires : un site Internet et un dossier de projet.

Le site Internet du Registre est un registre électronique administré par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence). L'autorité responsable ou l'Agence y verse des documents précis liés à une EE.

Le dossier de projet est géré par l'autorité responsable ou l'Agence au cours d'une évaluation environnementale et est facilement accessible au public. Il comprend tous les documents produits, recueillis ou présentés relativement à l'évaluation environnementale du projet (dont tous les documents contenus dans le site Internet).

Les autorités responsables sont tenues de verser certains renseignements dans le site Internet du Registre pendant la réalisation d'une évaluation. Dans le cas des examens préalables, ces renseignements comprennent un avis de lancement et une description de la portée du projet. La BDC et FAC ne pourraient se conformer à ces exigences tout en garantissant la confidentialité nécessaire des demandes de prêts et des renseignements relatifs à leurs clients. Si certains documents étaient versés dans le site Internet du Registre, les détails des prêts de la BDC et de FAC seraient rendus publics durant le processus de demande de prêt.

La protection des renseignements confidentiels sur les clients revêt une importance capitale pour la BDC et FAC ainsi que pour leurs clients. En tant qu'institutions fédérales, la BDC et FAC sont tous deux soumis à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et sont tenus de protéger l'information commerciale de nature délicate et les renseignements personnels. De plus, la BDC est tenue par la *Loi sur la Banque de développement du Canada* de ne pas diffuser de l'information sur ses clients, à moins que ceux-ci lui en donnent l'autorisation par écrit.

L'affichage des détails relatifs aux demandes de prêts dans le site Internet du Registre pourrait décourager des clients éventuels de recourir aux services des deux institutions. En outre, les exigences actuelles relatives au Registre permettraient aux autres institutions financières d'obtenir des détails sur les activités de

decisions are made, such as details of the person(s) to whom loans were being considered, for what purposes, and their geographic location. This unreciprocated window into the business of BDC and FCC would place them at a disadvantage against other financial institutions.

For FCC, which is in direct competition with private-sector financial institutions in the conduct of its activities, the impacts of its clients' information being made available on the Registry Internet site could lead to its clients being approached directly by private-sector financial institutions in an attempt to underbid FCC on the terms of a loan.

If required to meet all the existing process requirements of the Act, BDC and FCC would also be obligated to wait fifteen days after the posting of the notice of commencement and the description of the scope of the project before making a decision on a loan. A mandatory fifteen-day waiting period could significantly affect the competitiveness of FCC and limit the ability of both institutions to conduct their core business and deliver their services in a timely manner, in addition of discouraging potential clients from seeking the services of either institution.

Intent of the Regulation

The Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations:

- preserve to the fullest extent possible the EA process prescribed by the Act;
- modify public notification requirements to respect client confidentiality and protect commercially sensitive and personal information;
- remove notification and decision delays to allow the conduct of BDC and FCC's core business to continue in a timely manner and to maintain the ability of FCC to compete and BDC to complement private-chartered financial institutions;
- require BDC and FCC to post quarterly on the Registry Internet site a statement of projects assessed under the Act and its regulations; and
- require BDC and FCC to post their EA policies, procedure and guidance material documents (including any forms used in the assessment of projects) on the Registry Internet site to enhance transparency and offset the fact that the regulations represent a departure from existing notification requirements prescribed by the Act.

The requirement to post quarterly a statement of the projects assessed by BDC and FCC under the Act is modelled on the existing class screening process under the Act.

As indicated above, the remaining requirements and procedures of the Act remain applicable to BDC and FCC, including the definitions, the triggers, the factors to be considered, the discretion of the Responsible Authority to invoke public participation in the conduct of a screening, the decisions to be taken following an assessment, the requirements related to maintaining a project file of each assessment, the powers of the Minister of the Environment, and the potential for comprehensive studies and panel review or mediation, as well as all requirement and procedures of the Act applicable to these two latter types of assessment.

la BDC et de FAC, notamment les personnes qui ont fait une demande de prêt, leur emplacement géographique et l'objet du prêt, avant que la décision finale d'accorder un prêt n'ait été prise. Cette fenêtre non réciproque sur les activités de la BDC et de FAC désavantagerait ces dernières par rapport aux autres institutions financières.

Pour FAC, qui fait directement concurrence aux institutions financières du secteur privé dans l'exercice de ses activités, l'affichage des renseignements relatifs à ses clients dans le site Internet du Registre pourrait faire en sorte que des institutions financières du secteur privé communiquent directement avec ses clients afin de leur offrir un prêt à un taux plus avantageux.

S'ils étaient tenus de se conformer à toutes les exigences actuelles de la Loi, la BDC et FAC devraient également attendre quinze jours suivant l'affichage de l'avis de lancement et de la description de la portée du projet avant de prendre une décision relative à une demande de prêt. Une période d'attente obligatoire de quinze jours pourrait nuire considérablement à la compétitivité de FAC et limiter la capacité des deux sociétés de réaliser leurs activités principales et d'offrir leurs services en temps opportun, en plus de décourager des clients éventuels de recourir aux services des deux institutions.

But visé par le règlement

Le Règlement sur l'évaluation environnementale concernant les sociétés d'État qui consentent des prêts commerciaux :

- préserve dans toute la mesure du possible le processus d'EE prescrit par la Loi;
- modifie les exigences d'avis public pour respecter la confidentialité des clients et protéger l'information commerciale de nature délicate et les renseignements personnels;
- supprime les délais liés à l'avis et à la prise de décision pour permettre à la BDC et à FAC de continuer à réaliser leurs activités principales en temps opportun et pour préserver la capacité de FAC à faire concurrence aux institutions financières du secteur privé et de BDC à jouer un rôle complémentaire à celles-ci;
- exige que la BDC et FAC affichent dans le site Internet du Registre des énoncés trimestriels des projets évalués en vertu de la Loi et de ses règlements; et
- exige que la BDC et FAC affichent leurs politiques, procédures et documents d'orientation relatifs à l'EE (y compris tout formulaire utilisé dans l'évaluation des projets) dans le site Internet du Registre pour accroître la transparence et compenser le fait que le règlement va à l'encontre des exigences actuelles de notification prescrites par la Loi.

L'exigence d'affichage des énoncés trimestriels des projets évalués par la BDC et FAC en vertu de la Loi s'inspire du processus actuel d'examen préalable type prévu par la Loi.

Tel qu'il est indiqué ci-dessus, les autres procédures et exigences de la Loi demeurent applicables à la BDC et à FAC, y compris les définitions, les déclencheurs, les facteurs à considérer, le pouvoir discrétionnaire de l'autorité responsable quant à la participation du public à l'examen préalable, les décisions à prendre après une évaluation, les exigences relatives à la tenue d'un dossier de projet pour chaque évaluation, les pouvoirs du ou de la ministre de l'Environnement ainsi que la possibilité d'études approfondies et d'évaluations par une commission d'examen ou de médiation, de même que toutes les exigences et procédures de la Loi qui s'appliquent à ces deux derniers types d'évaluation.

If BDC or FCC is of the opinion that public participation in the screening of a project is appropriate in the circumstances as per subsection 18(3) of the Act, these Regulations do not apply and all procedures and requirements of the Act remain applicable.

Alternatives

Maintaining the status quo for Crown corporations involved in the provision of commercial loans, so that BDC and FCC come directly under the Act without regulatory variation, would have been unworkable. BDC and FCC would have been unable to comply with specific elements of the Act since it would have significantly impacted the competitiveness of FCC and would have limited the ability of BDC and FCC to conduct their core business and deliver their services in a timely manner.

Under the Act, the only mechanism permitted for varying the EA process is through a regulation.

The regulatory-making authority introduced in the Act by Bill C-9 does not allow for a complete exemption of EA obligations to address the concerns of BDC and FCC. Further, doing so would have contradicted the intentions of Parliament by maintaining the identified gap in the federal environmental assessment regime that Bill C-9 was meant to address.

A broader variation of the EA process through regulations is also not necessary in order to address the particular concerns of BDC and FCC.

Therefore, developing these Regulations was the best option for preserving FCC's competitiveness and BDC and FCC's ability to conduct their core business and deliver their services in a timely manner while ensuring that EAs of their projects are conducted under the Act.

Benefits and Costs

These Regulations modify rather than add requirements for BDC and FCC as "federal authorities" under the Act.

BDC and FCC issue a substantial number of loans per year, presently close to 8,000 for BDC and 24,000 for FCC. However, both corporations have EA obligations for only a portion of these, as many of their loans do not contain "projects" as the term is defined under the Act. Within this portion of each Crown corporation's loan portfolio, a further number of projects do not require EAs, as they appear in the *Exclusion List Regulations* established under the Act. Projects appearing in the *Exclusion List Regulations* are known to have insignificant environmental effects and therefore do not require an EA.

As part of their previous lending practices, BDC and FCC already required their loan applicants to comply with all applicable municipal, provincial and federal environmental legislation. However, both Crown corporations have developed specific EA expertise and have adjusted their lending practices to ensure that all of the obligations of the Act and its regulations in regards to assessing the environmental effects of projects are fulfilled in a satisfactory manner. The ongoing development of EA expertise will continue to require dedicated resource from BDC and FCC.

Si la BDC ou FAC estime que la participation du public à l'examen préalable d'un projet est indiquée dans les circonstances conformément au paragraphe 18(3) de la Loi, le présent règlement ne s'applique pas et toutes les procédures et les exigences de la Loi demeurent applicables.

Solutions envisagées

Il aurait été irréaliste de maintenir le statu quo à l'égard des sociétés d'État qui consentent des prêts commerciaux, de sorte que la BDC et FAC se conforment directement à la Loi, sans que celle-ci ne soit modifiée par voie de règlement. La BDC et FAC n'auraient pu respecter des éléments précis de la Loi, puisque ceux-ci auraient nui de façon importante à la compétitivité de FAC et auraient limité la capacité de la BDC et de FAC de réaliser leurs activités principales et d'offrir leurs services en temps opportun.

En vertu de la Loi, le seul mécanisme permettant de modifier le processus d'EE est par voie de règlement.

Le pouvoir de réglementation introduit dans la Loi par le projet de loi C-9 ne permet pas de soustraire complètement une autorité à ses obligations en matière d'EE pour répondre aux préoccupations de la BDC et de FAC. Par ailleurs, cette façon de faire aurait été à l'encontre des intentions du Parlement et aurait maintenu la lacune décelée dans le régime fédéral d'évaluation environnementale que le projet de loi C-9 visait à combler.

Une modification plus vaste du processus d'EE par voie de règlement n'est également pas nécessaire pour répondre aux préoccupations particulières de la BDC et de FAC.

Par conséquent, l'élaboration de ce règlement constituait la meilleure façon de préserver la compétitivité de FAC et la capacité de la BDC et de FAC de mener leurs activités principales et d'offrir leurs services en temps opportun tout en veillant à ce que leurs projets fassent l'objet d'une EE en vertu de la Loi.

Avantages et coûts

Ce règlement n'introduit pas de nouvelles exigences, mais vient modifier les exigences que devront satisfaire la BDC et FAC à présent qu'elles sont devenues des « autorités fédérales » en vertu de la Loi.

Chaque année, la BDC et FAC accordent un nombre important de prêts, soit, à l'heure actuelle, près de 8 000 et de 24 000 respectivement. Toutefois, les deux sociétés n'ont à remplir leurs obligations relatives à l'EE que pour un certain nombre de ces prêts, puisque nombre d'entre eux ne sont pas demandés pour des « projets » selon la définition donnée dans la Loi. Dans cette partie du portefeuille de prêts de chaque société d'État, un grand nombre de projets ne sont pas soumis à l'EE, étant donné qu'ils figurent dans le *Règlement sur la liste d'exclusion* établi en vertu de la Loi. Les projets figurant dans le *Règlement sur la liste d'exclusion* ont des effets négligeables sur l'environnement et ne sont donc pas soumis à l'EE.

Dans leurs pratiques antérieures d'octroi des prêts, la BDC et FAC exigeaient déjà que les demandeurs de prêt se conforment à tous les règlements environnementaux municipaux, provinciaux et fédéraux applicables. Toutefois, les deux sociétés d'État ont acquis une expertise particulière en matière d'EE et ont adapté leurs pratiques d'octroi des prêts pour veiller à ce que toutes les obligations de la Loi et de ses règlements quant à l'évaluation des effets environnementaux des projets soient remplies de manière satisfaisante. L'accumulation en permanence d'expertise en EE

However, the regulations themselves are not expected to significantly affect costs. The obligation to post project-by-project information is replaced by a streamlined notification process on the Registry Internet site accommodating the unique mandate of BDC and FCC as commercial lenders. In terms of transparency, the removal of certain requirements that could otherwise lead to a potentially substantial posting load for either institution is offset by the obligation for BDC and FCC to post their EA policies, procedures and guidance material documents (including any forms used in the assessment of projects) on the Registry Internet site.

Allowing BDC and FCC to conform with the requirements of the Act through a regulatory variation result in greater equity and ensure that their projects receive full environmental scrutiny while preventing the obligations of the Act from conflicting with their unique mandate as commercial lenders. These Regulations further ensure that this is done in the most efficient and effective manner possible given their distinctive characteristics as financial institutions.

Complying with the Act serves to minimize or avoid adverse environmental effects before they occur by incorporating environmental factors into the decision-making process of BDC and FCC. By themselves, these Regulations do not affect the way in which Eas are conducted and are not likely to cause environmental effects.

Consultation

There were numerous opportunities for public input during the progress of the Crown corporations initiative, including the regulatory development concerning BDC and FCC, via the Agency's Web site. Comments from the public were sought at the release of a status report on the initiative in February 2005 and a framework document in April 2005 explaining why the Agency had determined that a regulatory variation to the Act was necessary for BDC and FCC and outlining the proposed content of the regulation. On all occasions, there were no comments from the general public.

The Agency also sought comments on the initiative from federal departments and agencies through the Agency's Senior Management Committee on Environmental Assessment and from members of the Regulatory Advisory Committee, a multi-stakeholder advisory group to the Minister of the Environment. Based on the few comments received, the approach taken to vary the EA process for Crown corporations involved in the provision of commercial loans through regulations seemed reasonable. No negative comments were received.

Updates on the initiative, including the framework document outlining these Regulations, were also distributed to members of the Environmental Planning and Assessment Caucus of the Canadian Environmental Network but no comments were received from them. All other federal parent Crown corporations that will be subject to the Act after June 2006 were also regularly informed and asked to comment on this regulatory development initiative.

continuera d'exiger de la BDC et FAC qu'elles y consacrent des ressources en exclusivité.

Toutefois, on ne s'attend pas à ce que le règlement en lui-même ait une grande incidence sur les coûts. L'obligation d'afficher des renseignements sur chaque projet est remplacée par un processus de notification simplifié dans le site Internet du Registre tenant compte du mandat unique de la BDC et de FAC à titre de prêteurs commerciaux. Sur le plan de la transparence, le retrait de certaines exigences qui auraient pu représenter une charge importante potentielle pour les deux institutions est compensé par l'obligation de la BDC et de FAC d'afficher leurs politiques, procédures et documents d'orientation relatifs à l'EE (y compris tout formulaire utilisé dans l'évaluation des projets) dans le site Internet du Registre.

Une modification de la Loi par voie de règlement permettant à la BDC et à FAC de respecter les exigences de la Loi est plus équitable et assure que leurs projets reçoivent toute la considération environnementale voulue tout en évitant que les obligations prévues par la Loi soient contraires à leur mandat unique à titre de prêteurs commerciaux. Ce règlement permet également de s'assurer que la Loi est appliquée avec la plus grande efficacité et efficience compte tenu de leurs caractéristiques particulières en tant qu'institutions financières.

Le respect de la Loi permet de minimiser ou d'éviter les effets environnementaux négatifs avant qu'ils se produisent par l'intégration des facteurs environnementaux au processus de prise de décision de la BDC et de FAC. En lui-même, ce règlement ne modifie pas les modalités des EE et n'est pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux.

Consultations

Le public a eu l'occasion de participer à de nombreuses reprises pendant le déroulement de l'initiative concernant les sociétés d'État, y compris le processus d'élaboration du règlement relatif à la BDC et à FAC, au moyen du site Web de l'Agence. Les commentaires du public ont été sollicités à la publication d'un rapport d'étape sur l'initiative en février 2005 et d'un cadre d'élaboration en avril 2005 expliquant pourquoi l'Agence avait estimé qu'il était nécessaire de modifier la Loi par voie de règlement dans le cas de la BDC et de FAC, et présentant le contenu souhaité du règlement. Le grand public n'a en aucun temps formulé de commentaires.

L'Agence a également sollicité les commentaires des ministères et organismes fédéraux sur l'initiative, par l'entremise du Comité supérieur de l'évaluation environnementale de l'Agence, et des membres du Comité consultatif de la réglementation, un organisme consultatif multilatéral auprès du ou de la ministre de l'Environnement. D'après les quelques commentaires reçus, les modalités de modification par voie de règlement du processus d'EE régissant les sociétés d'État qui consentent des prêts commerciaux semblaient raisonnables. Aucun commentaire négatif n'a été reçu.

Des mises à jour sur l'initiative, y compris le cadre d'élaboration présentant un aperçu de ce règlement, ont également été distribuées aux membres du Caucus de planification et d'évaluation environnementale du Réseau canadien de l'environnement, mais ceux-ci n'ont formulé aucun commentaire. Toutes les autres sociétés d'État mères fédérales qui seront visées par la Loi en juin 2006 ont aussi été régulièrement informées et invitées à commenter cette initiative d'élaboration réglementaire.

BDC and FCC were involved throughout the development of this regulatory proposal so that these Regulations address their needs and concerns. Both BDC and FCC consider the initiative part of their internal lending policy and therefore have not considered it necessary to consult broadly the public or their stakeholders.

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 31, 2005 for 30 days and no comments were received.

As indicated above, these Regulations include a requirement for BDC and FCC to post on the Registry Internet site their EA policies, procedures and guidance material documents (including any forms used in the assessment of projects). In February 2006, there was an opportunity for public consultation on these documents to offset the removal of some public disclosure requirements regarding the posting of detailed project-by-project information. This approach to public consultation to ensure quality control and accountability at the front-end of the EA process is akin to the current class screening process under the Act.

Compliance and Enforcement

The Act is based on the principle of self-assessment; that is, the federal body that has a decision to make about a proposed project is also responsible for ensuring an EA is conducted. The results of the assessment must be considered before final decisions are made. However, the Agency has a clear and strong role in promoting and monitoring compliance with the Act.

The Act empowers the Minister of the Environment to provide advice and training to responsible authorities and other relevant federal authorities to enable them to be compliant with the requirements of the Act and its regulations. BDC and FCC, along with all other federal parent Crown corporations affected by the change to the definition of “federal authorities”, have been invited to participate in training sessions offered by the Agency across the country. In addition, the Agency’s regional offices are available to provide BDC and FCC’s loan officers across the country with project-specific information, thereby assisting them in complying with their EA responsibilities under the Act and its regulations, including these Regulations.

The manner in which BDC and FCC conduct EAs under the Act and its regulations is subject to the Agency’s Quality Assurance Program. Information generated by this program should assist BDC and FCC to ensure compliance with the Act and continuous improvements of the quality of their EA practices.

Finally, the Agency provided comments to BDC and FCC on the development of their implementation process, i.e. on their EA policies, procedures and guidance material documents (including any forms used in the assessment of projects) for the purpose of ensuring compliance with the legal requirements of the Act and its regulations and promoting best practices in EA.

La BDC et FAC ont apporté leur contribution tout au long du processus d’élaboration réglementaire. Ce règlement répond donc à leurs besoins et à leurs préoccupations. Les deux institutions estiment que l’initiative fait partie de leur politique interne de prêt et n’ont par conséquent pas jugé nécessaire de mener de vastes consultations auprès du public ou de leurs intervenants.

Ce règlement a fait l’objet d’une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 31 décembre 2005 pour une période de 30 jours et aucun commentaire n’a été reçu.

Tel qu’il est indiqué ci-dessus, la BDC et FAC seront tenus en vertu du présent règlement d’afficher dans le site Internet du Registre leurs politiques, procédures et documents d’orientation relatifs à l’EE (y compris tout formulaire utilisé dans l’évaluation des projets). En février 2006 a eu lieu une consultation du public au sujet de ces documents pour compenser le retrait de certaines exigences de déclaration publique liées à l’affichage de renseignements détaillés sur chaque projet. Cette façon de consulter le public en vue d’assurer le contrôle de la qualité et l’imputabilité au début du processus d’EE s’apparente au processus actuel d’examen préalable type prévu par la Loi.

Respect et exécution

La Loi est fondée sur le principe de l’autoévaluation : l’organisme fédéral qui doit prendre une décision sur un projet proposé est aussi chargé de s’assurer qu’une EE est effectuée. Les résultats de l’évaluation doivent être examinés avant qu’une décision définitive soit prise. Toutefois, l’Agence joue un rôle actif et clairement défini à l’égard de la promotion et de la surveillance de la conformité à la Loi.

En vertu de la Loi, le ou la ministre de l’Environnement a le pouvoir de fournir des avis et de la formation aux autorités responsables et aux autres autorités fédérales concernées afin de leur permettre de se conformer à leurs obligations en vertu de la Loi et de ses règlements. La BDC et FAC, de même que toutes les autres sociétés d’État mères fédérales touchées par la modification apportée à la définition d’« autorité fédérale », furent invitées à participer à des séances de formation offertes par l’Agence dans tout le pays. De plus, les bureaux régionaux de l’Agence peuvent fournir aux agents de prêts de la BDC et de FAC de partout au pays des renseignements sur des projets précis et les aider ainsi à assumer leurs responsabilités en matière d’EE en vertu de la Loi et de ses règlements, y compris le présent règlement.

Les modalités des EE réalisées par la BDC et FAC en vertu de la Loi et de ses règlements sont soumises au Programme d’assurance de la qualité de l’Agence. Les renseignements découlant de ce programme devraient aider la BDC et FAC à assurer le respect de la Loi et à améliorer continuellement la qualité de leurs pratiques d’EE.

Finalement, l’Agence a fourni des commentaires à la BDC et à FAC sur l’élaboration de leur processus d’application, c’est-à-dire sur leurs politiques, procédures et documents d’orientation relatifs à l’EE (y compris tout formulaire utilisé dans l’évaluation des projets) afin de veiller à la conformité avec les exigences juridiques de la Loi et de ses règlements et de promouvoir les pratiques exemplaires en matière d’EE.

Contact

John D. Smith
Director
Legislative and Regulatory Affairs
Canadian Environmental Assessment Agency
Place Bell Canada
160 Elgin Street, 22nd Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Telephone: (613) 948-1942
FAX: (613) 957-0897

Personne-ressource

John D. Smith
Directeur
Affaires législatives et réglementaires
Agence canadienne d'évaluation environnementale
Place Bell Canada
160, rue Elgin, 22^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Téléphone : (613) 948-1942
TÉLÉCOPIEUR : (613) 957-0897

Registration
SI/2006-73 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Privy Council Office
to the Department of Public Safety and Emergency
Preparedness the Control and Supervision of the
Borders Task Force**

P.C. 2006-360 May 10, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Privy Council Office to the Department of Public Safety and Emergency Preparedness the control and supervision of the portion of the federal public administration within the Privy Council Office known as the Borders Task Force, effective June 1, 2006.

Enregistrement
TR/2006-73 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du Bureau du Conseil privé
au ministère de la Sécurité publique et de la
Protection civile la responsabilité à l'égard
du Groupe de travail sur les frontières**

C.P. 2006-360 Le 10 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère, du Bureau du Conseil privé au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile, la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale qui fait partie du Bureau du Conseil privé et est connu sous le nom de Groupe de travail sur les frontières. Cette mesure prend effet le 1^{er} juin 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-74 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Privy Council Office
to the Department of Human Resources and Skills
Development the Control and Supervision of the
Policy Research Initiative**

P.C. 2006-361 May 10, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Privy Council Office to the Department of Human Resources and Skills Development the control and supervision of the portion of the federal public administration within the Privy Council Office known as the Policy Research Initiative, effective June 1, 2006.

Enregistrement
TR/2006-74 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du Bureau du Conseil privé
au ministère des Ressources humaines et du
Développement des compétences la responsabilité à
l'égard du Projet de recherche sur les politiques**

C.P. 2006-361 Le 10 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère, du Bureau du Conseil privé au ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences, la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale qui fait partie du Bureau du Conseil privé et est connu sous le nom de Projet de recherche sur les politiques. Cette mesure prend effet le 1^{er} juin 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-75 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Privy Council Office
to the Treasury Board the Control and Supervision
of the Regulatory Affairs and Orders in Council
Secretariat Except Orders in Council Division**

P.C. 2006-362 May 10, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Privy Council Office to the Treasury Board the control and supervision of the portion of the federal public administration within the Privy Council Office known as the Regulatory Affairs and Orders in Council Secretariat, with the exception of the Orders in Council Division, effective July 1, 2006.

Enregistrement
TR/2006-75 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du Bureau du Conseil privé au
Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard du
Secrétariat de la réglementation et des décrets
du Conseil à l'exception de la Division des
décrets du Conseil**

C.P. 2006-362 Le 10 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère, du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor, la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale qui fait partie du Bureau du Conseil privé et est connu sous le nom de Secrétariat de la réglementation et des décrets du Conseil, à l'exception de la Division des décrets du Conseil. Cette mesure prend effet le 1^{er} juillet 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-76 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF DUTIES ACT

Order Transferring from the Privy Council Office to the Treasury Board the Control and Supervision of the Regional Offices in the Communications and Consultations Secretariat

P.C. 2006-363 May 10, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Privy Council Office to the Treasury Board the control and supervision of those portions of the federal public administration within the Privy Council Office known as the Regional Offices in the Communications and Consultations Secretariat, effective July 1, 2006.

Enregistrement
TR/2006-76 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

Décret transférant du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard des Bureaux régionaux du Secrétariat des communications et consultation

C.P. 2006-363 Le 10 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère, du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor, la responsabilité à l'égard des secteurs de l'administration publique fédérale du Bureau du Conseil privé qui font partie du Secrétariat des communications et consultation et sont connus sous le nom de Bureaux régionaux. Cette mesure prend effet le 1^{er} juillet 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-77 May 31, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Acquisition of Permanent Resident Status Fee Remission Order

P.C. 2006-366 May 11, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Acquisition of Permanent Resident Status Fee Remission Order*.

ACQUISITION OF PERMANENT RESIDENT STATUS FEE REMISSION ORDER

REMISSION

Remission

1. Remission is hereby granted of the amount of \$485, being a portion of the fee of \$975 payable under subsection 303(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, if

(a) the fee is paid at or after 12:00 a.m. Eastern Daylight Saving Time on May 3, 2006 and before the coming into force of the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee)*; or

(b) the fee was paid before 12:00 a.m. Eastern Daylight Saving Time on May 3, 2006 and the person in respect of whom the fee was paid acquires permanent resident status at or after 12:00 a.m. Eastern Daylight Saving Time on May 3, 2006 and before the coming into force of the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee)*.

Payment

2. In the case where the fee of \$975 was paid, the amount remitted shall be repaid to the person who paid the fee.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Section 303 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* establishes the obligation to pay the fee of \$975 for the acquisition of permanent resident status. That fee is payable either prior to acquiring permanent residence status, in the case of a person who applies to remain in Canada as a permanent resident, or prior to the issuance of a permanent resident visa, in the case of a person who applies from abroad.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2006-77 Le 31 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise des frais à payer pour l'acquisition du statut de résident permanent

C.P. 2006-366 Le 11 mai 2006

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise des frais à payer pour l'acquisition du statut de résident permanent*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE DES FRAIS À PAYER POUR L'ACQUISITION DU STATUT DE RÉSIDENT PERMANENT

REMISE

1. Remise est accordée de la somme de 485 \$, correspondant à une partie des frais de 975 \$ à payer aux termes du paragraphe 303(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, si l'une des conditions ci-après est remplie :

a) les frais sont acquittés, à zéro heure, heure avancée de l'Est, le 3 mai 2006 ou à une date ultérieure mais avant la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303)*;

b) les frais ont été acquittés, avant zéro heure, heure avancée de l'Est, le 3 mai 2006 et la personne à l'égard de laquelle ils l'ont été acquiert le statut de résident permanent, à zéro heure, heure avancée de l'Est, le 3 mai 2006 ou à une date ultérieure mais avant l'entrée en vigueur du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303)*.

2. Dans le cas où des frais de 975 \$ ont été acquittés, la remise accordée est remboursée à la personne qui a acquitté les frais.

Remboursement

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

L'article 303 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* exige le paiement de frais de 975 \$ pour l'acquisition du statut de résident permanent. Les frais doivent être acquittés, dans le cas d'une demande de séjour à titre de résident permanent, avant que l'intéressé ne devienne résident permanent, et dans le cas d'une demande de visa de résident permanent, avant la délivrance du visa.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

The requirement changes as of May 3, 2006 following an announcement by the Government of Canada that, as of that date, there would be a reduction in the fee by approximately 50%, from \$975 to \$490. An amendment to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* will effect this reduction. However, because that amendment does not come into force concurrently with the Government announcement, there is a period of several days when a remission order is required to render the reduction applicable as of the date and time set out in that announcement.

This Order remits the amount of \$485, representing the difference between the original fee in the amount of \$975 and the new fee in the amount of \$490, to the following persons:

(a) any person who pays the fee during the period beginning on May 3, 2006 and ending on the coming into force of the amendment to the *Immigration and Refugee Protection Regulations*; and

(b) any person who paid the fee in the amount of \$975 before May 3, 2006 and who is granted permanent resident status during the period beginning on that date and ending on the coming into force of the amendment to the *Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Over the life of this Order, the estimated amount to be remitted will be \$970,000. This includes cash payments for affected persons who will have obtained permanent resident status during the period beginning on May 3, 2006 and ending on the coming into force of the amendment to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* on or about May 12, 2006. This initiative is funded through the Federal Budget.

Le 3 mai 2006, cette exigence a changé par suite d'une annonce du gouvernement fédéral. En effet, à compter de cette date, le montant des frais à acquitter a été réduit de près de 50 % — passant de 975 \$ à 490 \$. Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* sera modifié en conséquence. Cependant, comme quelques jours peuvent s'écouler entre la date de l'annonce et l'entrée en vigueur des modifications, un décret de remise s'impose pour rendre cette réduction applicable à compter des dates et heures prévues dans l'annonce.

Le décret prévoit la remise de la somme de 485 \$ — soit la différence entre les frais originaux de 975 \$ et les nouveaux frais de 490 \$ — aux personnes suivantes :

a) toute personne qui acquitte les frais durant la période commençant le 3 mai 2006 et se terminant à la date d'entrée en vigueur des modifications au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*;

b) toute personne qui a acquitté les frais de 975 \$ avant le 3 mai 2006 et qui acquiert le statut de résident permanent au cours de la période commençant à cette date et se terminant à la date d'entrée en vigueur des modifications au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

Au cours de la période couverte par le décret, le montant estimatif des sommes remises s'élève à 970 000 \$. Ce montant comprend les sommes qui seront versées aux personnes qui acquerront le statut de résident permanent au cours de la période commençant le 3 mai 2006 et se terminant à la date d'entrée en vigueur des modifications au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* qui est prévue en principe pour le 12 mai 2006. Le financement de cette mesure est prévu au budget fédéral.

Registration
SI/2006-78 May 31, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Clara Reid Remission Order

P.C. 2006-372 May 11, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits tax under Part I of the *Income Tax Act* in the amount of \$1,335.60 for the 2003 taxation year, and all relevant interest thereon, paid or payable by Clara Reid.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits a portion of income tax and all relevant interest paid or payable thereon by Clara Reid in respect of the 2003 taxation year.

In 2003 Ms. Reid received Employment Insurance (EI) benefits. She reported them as income on her 2003 return and paid the applicable tax. In 2004 her claim for long-term disability payments was approved retroactive to 2003. Since the benefit periods overlapped, she was required to repay the EI benefits. She repaid the full amount.

In 2004 she was entitled to a deduction from income for the amount of the repayment. However, she had no income in 2004 from which to deduct it. As a result, she has been taxed in 2003 on benefits that she repaid in 2004. The inclusion in income of the EI benefits in 2003 that were later repaid unfairly caused Clara Reid additional tax liability.

Enregistrement
TR/2006-78 Le 31 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Clara Reid

C.P. 2006-372 Le 11 mai 2006

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fait remise du montant de 1 335,60 \$ pour l'année d'imposition 2003, payé ou payable par Clara Reid au titre de l'impôt exigible en vertu de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, ainsi que des intérêts y afférents, estimant que la perception de ce montant est injuste.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret fait remise d'une partie de l'impôt sur le revenu, ainsi que de tous les intérêts s'y rapportant, payés ou payables par Clara Reid, relativement à l'année d'imposition 2003.

En 2003, Mme Reid a reçu des prestations d'assurance-emploi (AE). Elle les a déclarées sur sa déclaration de revenus et a payé l'impôt approprié. En 2004, sa demande de prestations pour invalidité de longue durée a été approuvée, rétroactive à 2003. Puisque les périodes de prestations se chevauchaient, elle a dû rembourser la totalité des prestations d'AE.

Elle avait droit, en 2004, de déduire de son revenu le montant du remboursement. Cependant, en 2004, elle n'avait pas de revenu permettant de profiter de la déduction. Il en résulte qu'elle a dû payer de l'impôt en 2003 sur des prestations remboursées en 2004. L'inclusion dans son revenu de 2003 de prestations d'AE éventuellement remboursées crée une dette fiscale additionnelle injuste.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2006-79 May 31, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Firearms Fees Remission Order (Licences)

P.C. 2006-387 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Firearms Fees Remission Order (Licences)*.

FIREARMS FEES REMISSION ORDER (LICENCES)

REMISSION

1. (1) Remission is granted to an individual who had been issued, on or after December 1, 1998, a possession licence for firearms (other than a possession licence for firearms for individuals who are less than 18 years old) or a possession and acquisition licence for firearms of the fee the individual paid under the *Firearms Fees Regulations* for

- (a) the renewal of one of those licences;
- (b) the issuance of another possession and acquisition licence for firearms; or
- (c) the issuance of a possession and acquisition licence for firearms if the previously held licence was a possession licence for firearms.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of

- (a) a fee paid for a licence issued to an individual if that licence or the licence previously held by the individual had been revoked in circumstances other than those described in subsection 72(1.1) of the *Firearms Act* and that revocation had not been cancelled; or
- (b) a fee paid for a licence if the renewal or issuance of the licence has been refused and the refusal has not been overturned.

2. Remission of the fee paid under the *Firearms Fees Regulations* by an individual for the renewal of a possession licence for firearms for individuals who are less than 18 years old is granted to the individual.

CONDITION

3. The remission referred to in section 1 or 2 is granted on the condition that the fee was paid during the period beginning on December 1, 1998 and ending on the day before the day on which this Order comes into force.

COMING INTO FORCE

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

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2006-79 Le 31 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise de droits applicables aux armes à feu (permis)

C.P. 2006-387 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise de droits applicables aux armes à feu (permis)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE DE DROITS APPLICABLES AUX ARMES À FEU (PERMIS)

REMISE

1. (1) Est accordée au particulier qui s'est vu délivrer, le 1^{er} décembre 1998 ou après cette date, un permis de possession d'armes à feu — autre qu'un permis de possession d'armes à feu pour les personnes de moins de dix-huit ans — ou un permis de possession et d'acquisition d'armes à feu la remise du droit qu'il a payé aux termes du *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu* pour :

- a) le renouvellement de l'un de ces permis;
- b) la délivrance d'un autre permis de possession et d'acquisition d'armes à feu;
- c) la délivrance d'un permis de possession et d'acquisition d'armes à feu, si le permis dont le particulier était auparavant titulaire était un permis de possession d'armes à feu.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard :

- a) d'un droit payé pour un permis délivré au particulier si ce permis ou celui dont il était auparavant titulaire a été révoqué dans des cas autres que ceux mentionnés au paragraphe 72(1.1) de la *Loi sur les armes à feu* et que cette révocation n'a pas été annulée;
- b) d'un droit payé pour un permis dont la délivrance ou le renouvellement a été refusé au particulier, si ce refus n'a pas été annulé.

2. Est accordée au particulier la remise du droit qu'il a payé aux termes du *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu* pour le renouvellement d'un permis de possession d'armes à feu pour les personnes de moins de dix-huit ans.

CONDITION

3. La remise visée aux articles 1 ou 2 est accordée à la condition que le droit ait été payé pendant la période débutant le 1^{er} décembre 1998 et se terminant le jour précédant la date d'entrée en vigueur du présent décret.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order grants a remission of fees to firearm owners who paid the fee for the renewal of their firearms licence. It also grants a remission of fees paid when firearm owners changed their possession licence for firearms to a possession and acquisition licence for firearms or when their firearms licence was upgraded to include additional privileges.

The Order does not grant a remission of the fee paid on application for an initial firearms licence. The fee must accompany initial licence applications, including applications made subsequent to a licence revocation or following the expiry of a firearms prohibition order. Applications for possession and acquisition licences for firearms submitted by individuals who previously held a possession licence for individuals who are less than 18 years of age must also be accompanied by the prescribed fee.

The Order is linked to amendments to the *Firearms Fees Regulations* that will result in a waiver of fees for licences issued to individuals other than for an individual's first possession and acquisition licence.

The Order has been made in the public interest to be fair to those who paid the fee on licence renewal.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise des droits aux propriétaires d'armes à feu qui ont payé les droits exigibles pour le renouvellement de leur permis d'armes à feu. Il accorde aussi une remise des droits payés aux propriétaires d'armes à feu qui ont reclassé leur permis de possession en permis de possession et d'acquisition ou qui ont fait reclasser leur permis soit pour assortir celui-ci de privilèges supplémentaires soit pour passer de la catégorie permis de possession d'armes à feu à la catégorie permis de possession et d'acquisition d'armes à feu.

Le décret n'accorde pas de remise des droits payés au moment de la présentation d'une demande de permis initial. Les droits doivent accompagner toutes les demandes de permis initial, y compris celles présentées à la suite de la révocation d'un permis ou de la cessation d'effet d'une ordonnance d'interdiction visant les armes à feu. Les demandes de permis de possession d'armes à feu et de possession et d'acquisition d'armes à feu présentées par des particuliers qui étaient auparavant titulaires de permis de possession d'armes à feu pour personnes de moins de dix-huit ans doivent aussi être accompagnées des droits réglementaires.

Le décret découle des modifications au *Règlement sur les droits applicables aux armes à feu* qui auront pour conséquence de dispenser les particuliers propriétaires d'armes à feu du paiement des droits autres que ceux relatifs à la délivrance de leur premier permis d'armes à feu.

Le décret est pris dans l'intérêt public; il vise l'équité envers ceux et celles qui ont payé les droits de renouvellement de permis.

Registration
SI/2006-80 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Canadian Firearms
Centre to the Royal Canadian Mounted Police
the Control and Supervision of the Canadian
Firearms Centre**

P.C. 2006-388 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers from the Canadian Firearms Centre to the Royal Canadian Mounted Police, effective May 17, 2006, the control and supervision of all of the portions of the federal public administration within the Canadian Firearms Centre.

Enregistrement
TR/2006-80 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du Centre canadien des armes
à feu à la Gendarmerie royale du Canada la
responsabilité à l'égard du Centre canadien des
armes à feu**

C.P. 2006-388 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil transfère du Centre canadien des armes à feu à la Gendarmerie royale du Canada la responsabilité à l'égard de tous les secteurs de l'administration publique fédérale au sein du Centre canadien des armes à feu. Cette mesure prend effet le 17 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-81 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Order Repealing the Canadian Firearms Centre as a Department and the Commissioner of Firearms as Deputy Head

P.C. 2006-391 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition “department” and paragraph (b) of the definition “deputy head” in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*^a, hereby repeals Order in Council P.C. 2003-794 of May 29, 2003^b, effective May 17, 2006.

Enregistrement
TR/2006-81 Le 31 mai 2006

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret abrogeant le Centre canadien des armes à feu comme ministère et le commissaire aux armes à feu comme administrateur général

C.P. 2006-391 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « ministère » et de l'alinéa b) de la définition de « administrateur général », au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil abroge le décret C.P. 2003-794 du 29 mai 2003^b. Cette mesure prend effet le 17 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, ss. 12 and 13
^b SI/2003-115

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 12 et 13
^b TR/2003-115

Registration
SI/2006-82 May 31, 2006

Enregistrement
TR/2006-82 Le 31 mai 2006

ACCESS TO INFORMATION ACT

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Order Amending the Access to Information Act
Heads of Government Institutions Designation
Order**

**Décret modifiant le Décret sur la désignation des
responsables d'institutions fédérales (Loi sur
l'accès à l'information)**

P.C. 2006-394 May 17, 2006

C.P. 2006-394 Le 17 mai 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale » à l'article 3 de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE ACCESS TO INFORMATION
ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS
DESIGNATION ORDER**

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION)**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. Item 20 of the schedule to the *Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is repealed.

1. L'article 22.3 de l'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*¹ est abrogé.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

¹ SI/83-113

¹ TR/83-113

Registration
SI/2006-83 May 31, 2006

PRIVACY ACT

Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order

P.C. 2006-395 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition “head” in section 3 of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

ORDER AMENDING THE PRIVACY ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER

AMENDMENT

1. Item 21 of the schedule to the *Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

Enregistrement
TR/2006-83 Le 31 mai 2006

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d’institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)

C.P. 2006-395 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l’alinéa b) de la définition de « responsable d’institution fédérale » à l’article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d’institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D’INSTITUTIONS FÉDÉRALES (LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS)

MODIFICATION

1. L’article 25.3 de l’annexe du *Décret sur la désignation des responsables d’institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

¹ SI/83-114

¹ TR/83-114

Registration
SI/2006-84 May 31, 2006

CANADIAN SECURITY INTELLIGENCE SERVICE ACT

Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order

P.C. 2006-396 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 29(e)^a of the *Canadian Security Intelligence Service Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*.

ORDER AMENDING THE CANADIAN SECURITY INTELLIGENCE SERVICE ACT DEPUTY HEADS OF THE PUBLIC SERVICE OF CANADA ORDER

AMENDMENT

1. Item 18.01 of the schedule to the *Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on May 17, 2006.

Enregistrement
TR/2006-84 Le 31 mai 2006

LOI SUR LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ

Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)

C.P. 2006-396 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 29e)^a de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES ADMINISTRATEURS GÉNÉRAUX DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE FÉDÉRALE (LOI SUR LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ)

MODIFICATION

1. L'article 25.1 de l'annexe du *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 17 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.12)
¹ SI/93-81

^a L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.12)
¹ TR/93-81

Registration
SI/2006-85 May 31, 2006

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order Transferring from the Minister of Canadian
Heritage to the Minister of Indian Affairs and
Northern Development the Control and
Supervision of the Office of Indian Residential
Schools Resolution of Canada and Ordering the
Minister of Indian Affairs and Northern
Development to Preside Over the Office**

P.C. 2006-399 May 17, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) pursuant to paragraph 2(a)^a of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, transfers from the Minister of Canadian Heritage to the Minister of Indian Affairs and Northern Development the control and supervision of the portion of the federal public administration known as the Office of Indian Residential Schools Resolution of Canada, and

(b) orders that the Minister of Indian Affairs and Northern Development shall preside over the Office of Indian Residential Schools Resolution of Canada,

effective May 19, 2006.

Enregistrement
TR/2006-85 Le 31 mai 2006

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du ministre du Patrimoine
canadien au ministre des Affaires indiennes et du
Nord canadien la responsabilité à l'égard du
Bureau du Canada sur le règlement des questions
des pensionnats autochtones et plaçant le Bureau
sous l'autorité du ministre des Affaires indiennes
et du Nord canadien**

C.P. 2006-399 Le 17 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) en vertu de l'alinéa 2a)^a de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, transfère du ministre du Patrimoine canadien au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique fédérale connu sous le nom de Bureau du Canada sur le règlement des questions des pensionnats autochtones;

b) place le Bureau du Canada sur le règlement des questions des pensionnats autochtones sous l'autorité du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Ces mesures prennent effet le 19 mai 2006.

^a S.C. 2003, c. 22, s. 207

^a L.C. 2003, ch. 22, art. 207

Registration
SI/2006-86 May 31, 2006

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**United Nations Operation in Côte d'Ivoire
(UNOCI) Medal Order**

P.C. 2006-404 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

- (a) authorizes Canadians to accept and wear the United Nations Operation in Côte d'Ivoire (UNOCI) Medal in recognition of at least 90 days continuous honourable service with that peacekeeping mission commencing on or after April 4, 2004; and
- (b) directs that the Medal follow the United Nations Stabilization Mission in Haiti (MINUSTAH) Medal, in the order of precedence in the Canadian Honours System.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order authorizes the acceptance and wearing of the UN Operation in Côte d'Ivoire (UNOCI) Medal issued by the United Nations, by Canadian military, police services and civilian personnel, including members of the Royal Canadian Mounted Police, who have participated honourably for at least 90 continuous days in that peacekeeping mission, which commenced on April 4, 2004.

Enregistrement
TR/2006-86 Le 31 mai 2006

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret sur la médaille de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI)

C.P. 2006-404 Le 18 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

- a) autorise l'acceptation et le port de la médaille de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI), par les Canadiens et Canadiennes ayant servi honorablement pendant au moins quatre-vingt-dix jours consécutifs dans le cadre de cette mission de maintien de la paix, celle-ci ayant commencé le 4 avril 2004;
- b) ordonne que cette médaille suive celle de la Mission de stabilisation des Nations Unies en Haïti (MINUSTAH) dans l'ordre de préséance du régime canadien des distinctions honorifiques.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret autorise l'acceptation et le port de la médaille de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI) par les Canadiens et Canadiennes, soit civils, militaires ou membres de la Gendarmerie royale du Canada ou d'autres corps policiers, ayant servi honorablement pendant au moins quatre-vingt-dix jours consécutifs dans le cadre de cette mission de maintien de la paix, celle-ci ayant commencé le 4 avril 2004.

Registration
SI/2006-87 May 31, 2006

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for the NATO Training Mission in Iraq Order

P.C. 2006-405 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) authorizes Canadians to accept and wear the Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for the NATO Training Mission in Iraq, with a “Non-Article 5” bar, in recognition of honourable service in operations, commencing on or after August 18, 2004, other than those conducted according to Article 5 of the North Atlantic Treaty; and
(b) directs that the Medal follow the Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for Operations in the Balkans, in the order of precedence in the Canadian Honours System.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order authorizes the acceptance and wearing of the Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for the NATO Training Mission in Iraq, with “Non-Article 5” bar, by Canadian military and civilian personnel who served honourably in that mission.

Enregistrement
TR/2006-87 Le 31 mai 2006

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Décret sur la médaille Non Article 5 de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN) pour la mission de formation de l’OTAN en Irak

C.P. 2006-405 Le 18 mai 2006

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) autorise l’acceptation et le port de la médaille Non Article 5 de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN) pour la mission de formation de l’OTAN en Irak, assortie d’une barrette « Non Article 5 », par les Canadiens et les Canadiennes ayant servi honorablement dans le cadre de cette mission, autrement que dans des opérations menées conformément à l’Article 5 du Traité de l’Atlantique Nord, la mission ayant commencé le 18 août 2004;
b) ordonne que cette médaille suive la médaille Non Article 5 de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN) pour des opérations dans les Balkans dans l’ordre de préséance du régime canadien des distinctions honorifiques.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret autorise l’acceptation et le port de la médaille « Non Article 5 » de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN) pour la mission de formation de l’OTAN en Irak, assortie d’une barrette « Non Article 5 » par les Canadiens et Canadiennes, soit civils, soit militaires, ayant servi honorablement dans le cadre de cette mission.

Registration
SI/2006-88 May 31, 2006

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Jacques Beauvais Remission Order

P.C. 2006-406 May 18, 2006

Her Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits tax under Part I.2 of the *Income Tax Act* in the amount of \$4,393.75 for the 2003 taxation year, and all relevant interest thereon, paid or payable by Jacques Beauvais.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits a portion of income tax and all relevant interest paid or payable thereon by Jacques Beauvais in respect of the 2003 taxation year.

In 2003, Mr. Beauvais received a lump sum payment from a government agency which he was entitled to receive in the years from 1997 to 2002. As a result of the income inclusion in 2003, Mr. Beauvais was required to repay his Old Age Security pension and Guaranteed Income Supplement benefits for that year. The amount remitted represents the additional tax liability incurred by Mr. Beauvais as a result of the lengthy delay by the government agency in paying him the amounts to which he was entitled in the relevant years.

Enregistrement
TR/2006-88 Le 31 mai 2006

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Jacques Beauvais

C.P. 2006-406 Le 18 mai 2006

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fait remise du montant de 4 393,75 \$ pour l'année d'imposition 2003, payé ou payable par Jacques Beauvais au titre de l'impôt exigible en vertu de la partie I.2 de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, ainsi que des intérêts y afférents, estimant que la perception de ces montants est injuste.

NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret fait remise d'une partie de l'impôt sur le revenu, ainsi que de tous les intérêts s'y rapportant, payés ou payables par Jacques Beauvais, relativement à l'année d'imposition 2003.

En 2003, M. Beauvais a reçu d'un organisme gouvernemental un paiement forfaitaire qu'il était en droit de recevoir dans les années allant de 1997 à 2002. Par suite de l'inclusion du paiement dans le calcul de son revenu pour 2003, M. Beauvais a dû rembourser ses prestations de la Sécurité de la vieillesse et du Supplément de revenu garanti pour l'année en question. Le montant de la remise correspond à l'impôt supplémentaire payable par M. Beauvais en raison du retard important qu'a pris l'organisme gouvernemental à lui verser les montants qu'il était en droit de recevoir dans les années visées.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2006	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2006-89	365	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee).....	446
SOR/2006-90	369	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to the Sultanate of Oman).....	450
SOR/2006-91	370	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1041 - Wine Standard)	452
SOR/2006-92	371	Human Resources and Social Development	Banking Industry Commission-paid Salespeople Hours of Work Regulations.....	460
SOR/2006-93	375	Treasury Board Natural Resources	Regulations Amending the Public Lands Mineral Regulations (Miscellaneous Program).....	464
SOR/2006-94	378	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2).....	466
SOR/2006-95	385	Justice	Order Declaring an Amnesty Period (2006)	480
SOR/2006-96	386	Public Safety and Emergency Preparedness Treasury Board	Regulations Amending the Firearms Fees Regulations.....	483
SOR/2006-97	389	Prime Minister	Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act	486
SOR/2006-98	390	Prime Minister	Order Amending Schedule IV to the Financial Administration Act	487
SOR/2006-99	392	Prime Minister	Order Amending Schedule I to the Access to Information Act.....	488
SOR/2006-100	393	Prime Minister	Order Amending the Schedule to the Privacy Act	489
SOR/2006-101	400	Prime Minister	Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act	490
SOR/2006-102	401	Transport	Traffic on the Land Side of Airports Regulations.....	491
SOR/2006-103	402	Canada Revenue Agency	Regulations Amending the Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations.....	506
SOR/2006-104	403	Environment	Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations	510
SI/2006-73	360	Prime Minister	Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Public Safety and Emergency Preparedness the Control and Supervision of the Borders Task Force.....	521
SI/2006-74	361	Prime Minister	Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Human Resources and Skills Development the Control and Supervision of the Policy Research Initiative	522
SI/2006-75	362	Prime Minister	Order Transferring from the Privy Council Office to the Treasury Board the Control and Supervision of the Regulatory Affairs and Orders in Council Secretariat Except Orders in Council Division.....	523
SI/2006-76	363	Prime Minister	Order Transferring from the Privy Council Office to the Treasury Board the Control and Supervision of the Regional Offices in the Communications and Consultations Secretariat.....	524
SI/2006-77	366	Citizenship and Immigration Treasury Board	Acquisition of Permanent Resident Status Fee Remission Order	525
SI/2006-78	372	Canada Revenue Agency	Clara Reid Remission Order	527
SI/2006-79	387	Public Safety and Emergency Preparedness Treasury Board	Firearms Fees Remission Order (Licenses)	528
SI/2006-80	388	Prime Minister	Order Transferring from the Canadian Firearms Centre to the Royal Canadian Mounted Police the Control and Supervision of the Canadian Firearms Centre	530
SI/2006-81	391	Prime Minister	Order Repealing the Canadian Firearms Centre as a Department and the Commissioner of Firearms as Deputy Head	531
SI/2006-82	394	Prime Minister	Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order	532

TABLE OF CONTENTS—Continued

Registration No.	P.C. 2006	Department	Name of Statutory Instruments or Other Document	Page
SI/2006-83	395	Prime Minister	Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order	533
SI/2006-84	396	Prime Minister	Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order	534
SI/2006-85	399	Prime Minister	Order Transferring from the Minister of Canadian Heritage to the Minister of Indian Affairs and Northern Development the Control and Supervision of the Office of Indian Residential Schools Resolution of Canada and Ordering the Minister of Indian Affairs and Northern Development to Preside Over the Office	535
SI/2006-86	404	Prime Minister	United Nations Operation in Côte d'Ivoire (UNOCI) Medal Order.....	536
SI/2006-87	405	Prime Minister	Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for NATO Training Mission in Iraq Order	537
SI/2006-88	406	Canada Revenue Agency	Jacques Beauvais Remission Order	538

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order — Order Amending.....	SI/2006-82	31/05/06	532	
Access to Information Act				
Acquisition of Permanent Resident Status Fee Remission Order.....	SI/2006-77	31/05/06	525	n
Financial Administration Act				
Banking Industry Commission-paid Salespeople Hours of Work Regulations	SOR/2006-92	11/05/06	460	n
Canada Labour Code				
Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order — Order Amending.....	SI/2006-84	31/05/06	534	
Canadian Security Intelligence Service Act				
Clara Reid Remission Order	SI/2006-78	31/05/06	527	n
Financial Administration Act				
Crown Corporations Involved in the Provision of Commercial Loans Environmental Assessment Regulations.....	SOR/2006-104	18/05/06	510	n
Canadian Environmental Assessment Act				
Denatured and Specially Denatured Alcohol Regulations — Regulations Amending.....	SOR/2006-103	18/05/06	506	
Excise Act, 2001				
Firearms Fees Regulations — Regulations Amending.....	SOR/2006-96	17/05/06	483	
Firearms Act				
Firearms Fees Remission Order (Licenses).....	SI/2006-79	31/05/06	528	n
Financial Administration Act				
Food and Drug Regulations (1041 – Wine Standard) — Regulations Amending	SOR/2006-91	11/05/06	452	
Food and Drugs Act				
Immigration and Refugee Protection Regulations (Section 303 Fee) — Regulations Amending.....	SOR/2006-89	11/05/06	446	
Financial Administration Act				
Jacques Beauvais Remission Order.....	SI/2006-88	31/05/06	538	n
Financial Administration Act				
Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 210.1 and 210.2) — Regulations Amending.....	SOR/2006-94	11/05/06	466	
Motor Vehicle Safety Act				
Non-Article 5 North Atlantic Treaty Organisation (NATO) Medal for NATO Training Mission in Iraq Order.....	SI/2006-87	31/05/06	537	n
Other Than Statutory Authority				
Order Declaring an Amnesty Period (2006).....	SOR/2006-95	17/05/06	480	n
Criminal Code				
Order Repealing the Canadian Firearms Centre as a Department and the Commissioner of Firearms as Deputy Head	SI/2006-81	31/05/06	531	
Public Service Employment Act				
Order Transferring from the Canadian Firearms Centre to the Royal Canadian Mounted Police the Control and Supervision of the Canadian Firearms Centre..	SI/2006-80	31/05/06	530	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Order Transferring from the Minister of Canadian Heritage to the Minister of Indian Affairs and Northern Development the Control and Supervision of the Office of Indian Residential Schools Resolution of Canada and Ordering the Minister of Indian Affairs and Northern Development to Preside Over the Office	SI/2006-85	31/05/06	535	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Public Safety and Emergency Preparedness the Control and Supervision of the Borders Task Force	SI/2006-73	31/05/06	521	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Order Transferring from the Privy Council Office to the Department of Human Resources and Skills Development the Control and Supervision of the Policy Research Initiative	SI/2006-74	31/05/06	522	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Order Transferring from the Privy Council Office to the Treasury Board the Control and Supervision of the Regulatory Affairs and Orders in Council Secretariat Except Orders in Council Division	SI/2006-75	31/05/06	523	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Order Transferring from the Privy Council Office to the Treasury Board the Control and Supervision of the Regional Offices in the Communications and Consultations Secretariat	SI/2006-76	31/05/06	524	n
Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act				
Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order — Order Amending	SI/2006-83	31/05/06	533	
Privacy Act				
Public Lands Mineral Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending	SOR/2006-93	11/05/06	464	
Federal Real Property and Federal Immovables Act				
Schedule I to the Act — Order Amending	SOR/2006-99	17/05/06	488	
Access to Information Act				
Schedule I. 1 to the Act — Order Amending	SOR/2006-101	17/05/06	490	
Financial Administration Act				
Schedule I.1 to the Act — Order Amending	SOR2006-97	17/05/06	486	
Financial Administration Act				
Schedule IV to the Act — Order Amending	SOR/2006-98	17/05/06	487	
Financial Administration Act				
Schedule to the Act — Order Amending	SOR/2006-100	17/05/06	489	
Privacy Act				
Schedule to the Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to the Sultanate of Oman) — Order Amending	SOR/2006-90	11/05/06	450	
Customs Tariff				
Traffic on the Land Side of Airports Regulations	SOR/2006-102	18/05/06	491	n
Government Property Traffic Act				
Aeronautics Act				
United Nations Operation in Côte d'Ivoire (UNOCI) Medal Order	SI/2006-86	31/05/06	536	n
Other Than Statutory Authority				

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2006	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2006-89	365	Citoyenneté et Immigration Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303)	446
DORS/2006-90	369	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (octroi du tarif de préférence général au Sultanat d'Oman)	450
DORS/2006-91	370	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1041-norme pour le vin).....	452
DORS/2006-92	371	Ressources humaines et Développement social	Règlement sur la durée du travail des vendeurs à commission dans l'industrie bancaire au Canada	460
DORS/2006-93	375	Conseil du Trésor Ressources naturelles	Règlement correctif visant le Règlement sur les minéraux des terres domaniales	464
DORS/2006-94	378	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2)	466
DORS/2006-95	385	Justice	Décret fixant une période d'amnistie (2006).....	480
DORS/2006-96	386	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement sur les droits applicables aux armes à feu	483
DORS/2006-97	389	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	486
DORS/2006-98	390	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe IV de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	487
DORS/2006-99	392	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information	488
DORS/2006-100	393	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels	489
DORS/2006-101	400	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	490
DORS/2006-102	401	Transports	Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports	491
DORS/2006-103	402	Agence du revenu du Canada	Règlement modifiant le Règlement sur l'alcool dénaturé et spécialement dénaturé	506
DORS/2006-104	403	Environnement	Règlement sur l'évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux.....	510
TR/2006-73	360	Premier ministre	Décret transférant du Bureau du Conseil privé au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile la responsabilité à l'égard du Groupe de travail sur les frontières.....	521
TR/2006-74	361	Premier ministre	Décret transférant du Bureau du Conseil privé au ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences la responsabilité à l'égard du Projet de recherche sur les politiques	522
TR/2006-75	362	Premier ministre	Décret transférant du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard du Secrétariat de la réglementation et des décrets du Conseil à l'exception de la Division des décrets du Conseil	523
TR/2006-76	363	Premier ministre	Décret transférant du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard des Bureaux régionaux du Secrétariat des communications et consultations	524
TR/2006-77	366	Citoyenneté et Immigration Conseil du Trésor	Décret de remise des frais à payer pour l'acquisition du statut de résident permanent	525
TR/2006-78	372	Revenu national	Décret de remise visant Clara Reid	527
TR/2006-79	387	Sécurité publique et Protection civile	Décret de remise de droits applicables aux armes à feu (permis).....	528
TR/2006-80	388	Premier ministre	Décret transférant du Centre canadien des armes à feu à la Gendarmerie royale du Canada la responsabilité à l'égard du Centre canadien des armes à feu	530
TR/2006-81	391	Premier ministre	Décret abrogeant le Centre canadien des armes à feu comme ministère et le commissaire aux armes à feu comme administrateur général.....	531

TABLE DES MATIÈRES—Suite

N° d'enregistrement	C.P. 2006	Ministère	Titre du texte de réglementaire ou autre document	Page
TR/2006-82	394	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)	532
TR/2006-83	395	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels).....	533
TR/2006-84	396	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité).....	534
TR/2006-85	399	Premier ministre	Décret transférant du ministre du Patrimoine canadien au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien la responsabilité à l'égard du Bureau du Canada sur le règlement des questions des pensionnats autochtones et plaçant le Bureau sous l'autorité du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien	535
TR/2006-86	404	Premier ministre	Décret sur la médaille de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUCI).....	536
TR/2006-87	405	Premier ministre	Décret sur la médaille Non Article 5 de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) pour la mission de formation de l'OTAN en Irak.....	537
TR/2006-88	406	Agence du Revenu du Canada	Décret de remise visant Jacques Beauvais	538

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Alcool dénaturé et spécialement dénaturé — Règlement modifiant..... Accise (Loi de 2001)	DORS/2006-103	18/05/06	506	
Aliments et drogues (1041 – norme pour le vin) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2006-91	11/05/06	452	
Annexe de la Loi — Décret modifiant Protection des renseignements personnels (Loi)	DORS/2006-100	17/05/06	489	
Annexe du Tarif des douanes (octroi du tarif de préférence général au Sultanat d'Oman) — Décret modifiant..... Tarif des douanes	DORS/2006-90	11/05/06	450	
Annexe I de la Loi — Décret modifiant..... Accès à l'information (Loi)	DORS/2006-99	17/05/06	488	
Annexe I.1 de la Loi — Décret modifiant..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2006-97	17/05/06	486	
Annexe I.1 de la Loi — Décret modifiant..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2006-101	17/05/06	490	
Annexe IV de la Loi — Décret modifiant..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2006-98	17/05/06	487	
Centre canadien des armes à feu comme ministre et le commissaire aux armes à feu comme administrateur général — Décret abrogeant..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/2006-81	31/05/06	531	
Circulation du côté ville des aéroports — Règlement Circulation sur les terrains de l'État (Loi relative)	DORS/2006-102	18/05/06	491	n
Clara Reid — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2006-78	31/05/06	527	n
Décret transférant du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard du Secrétariat de la réglementation et des décrets du Conseil à l'exception de la Division des décrets du Conseil..... Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-75	31/05/06	523	n
Décret transférant du Bureau du Conseil privé au Conseil du Trésor la responsabilité à l'égard des Bureaux régionaux du Secrétariat des communications et consultations..... Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-76	31/05/06	524	n
Décret transférant du Bureau du Conseil privé au ministère de la Sécurité publique et de la Protection civile la responsabilité à l'égard du Groupe de travail sur les frontières Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-73	31/05/06	521	n
Décret transférant du Bureau du Conseil privé au ministère des Ressources humaines et du Développement des compétences la responsabilité à l'égard du Projet de recherche sur les politiques Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-74	31/05/06	522	n
Décret transférant du Centre canadien des armes à feu à la Gendarmerie royale du Canada la responsabilité à l'égard du Centre canadien des armes à feu Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-80	31/05/06	530	n
Décret transférant du ministre du Patrimoine canadien au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien la responsabilité à l'égard du Bureau du Canada sur le règlement des questions des pensionnats autochtones et plaçant le Bureau sous l'autorité du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2006-85	31/05/06	535	n

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale — (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité) — Décret modifiant le décret..... Service canadien du renseignement de sécurité (Loi)	TR/2006-84	31/05/06	534	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information) — Décret modifiant le décret..... Accès à l'information (Loi)	TR/2006-82	31/05/06	532	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels) — Décret modifiant le décret..... Protection des renseignements personnels (Loi)	TR/2006-83	31/05/06	533	
Droits applicables aux armes à feu (permis) — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2006-79	31/05/06	528	n
Droits applicables aux armes à feu — Règlement modifiant le Règlement..... Armes à feu (Loi)	DORS/2006-96	17/05/06	483	
Durée du travail des vendeurs à commission dans l'industrie bancaire au Canada — Règlement..... Code canadien du travail	DORS/2006-92	11/05/06	460	n
Évaluation environnementale à l'égard des sociétés d'État consentant des prêts commerciaux — Règlement..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2006-104	18/05/06	510	n
Frais à payer pour l'acquisition du statut de résident permanent — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2006-77	31/05/06	525	n
Immigration et la protection des réfugiés (frais prévus à l'article 303) — Règlement modifiant le Règlement..... Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2006-89	11/05/06	446	
Jacques Beauvais — Décret de remise..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2006-88	31/05/06	538	n
Médaille de l'Opération des Nations Unies en Côte d'Ivoire (ONUIC) — Décret ... Autorité autre que statutaire	TR/2006-86	31/05/06	536	n
Médaille Non Article 5 de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) pour la mission de formation de l'OTAN en Irak — Décret..... Autorité autre que statutaire	TR/2006-87	31/05/06	537	n
Minéraux des terres domaniales — Règlement correctif visant le Règlement..... Immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux (Loi)	DORS/2006-93	11/05/06	464	
Période d'amnistie (2006) — Décret fixant..... Code Criminel	DORS/2006-95	17/05/06	480	n
Sécurité des véhicules automobiles (normes 210.1 et 210.2) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2006-94	11/05/06	466	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5