

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 14, 2002

OTTAWA, LE SAMEDI 14 DÉCEMBRE 2002

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 2, 2002, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. It is available in PDF (Portable Document Format) and in an alternate format in ASCII (American Standard Code for Information Interchange).

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 2 janvier 2002 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://www.canada.gc.ca/gazette/main.html>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en média substitut produit en code ASCII (code standard américain pour l'échange d'informations).

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 996-2495 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Communication Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

Regulations Amending the Gasoline Regulations

Statutory Authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring Department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The purpose of the *Regulations Amending the Gasoline Regulations*, made under section 140 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999), is to allow an exemption, until January 1, 2008, with respect to gasoline for use in competition vehicles from the otherwise applicable restrictions on the concentration of lead in gasoline specified in the Regulations.

Leaded gasoline production, importation and sale has been prohibited, for the most part, under the *Gasoline Regulations* since December 1, 1990. Approximately one million litres of leaded racing fuel were imported into Canada in 2001. This represents less than 0.01 percent of the 36 billion litres of gasoline (mostly unleaded) used annually in Canada.

Environment Canada will continue to monitor the racing sector through the reporting of the quantities of leaded racing gasoline produced, imported and sold in Canada. The Department also intends to monitor the development of environmental fuel requirements in the United States and engage in bilateral discussions as necessary. In the event that any of these measures indicate that further control action is warranted, the Minister of the Environment may proceed accordingly. This is consistent with the federal government's approach to reducing or eliminating the use of toxic substances that may be an environmental or health-related concern when released into the Canadian environment.

Re-assessment of exemption for leaded racing gasoline

The *Gasoline Regulations* were amended in 1998 to extend, for an additional five years, an exemption allowing the use of leaded gasoline in competition vehicles. Before the end of the exemption period, due to expire December 31, 2002, Environment Canada was to re-assess the exemption. This included examining trends in leaded gasoline use patterns, regulatory developments in the United States and other jurisdictions, any new research into health effects of lead, and other relevant issues.

A review of the racing sector was conducted in early 2002. The importation of leaded fuel has risen about 37 percent since 1998. Most of this increase (21 percent) took place from 1998 to 1999. Racing industry experts have indicated that U.S. competitors may have changed one of their earlier practices. Prior to the 1998 amendment to the *Gasoline Regulations*, U.S. drivers brought leaded fuels with them to Canadian events. After the amendment, American competitors began purchasing leaded fuels in Canada.

Règlement modifiant le Règlement sur l'essence

Fondement législatif

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

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'essence*, établi en vertu de l'article 140 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], vise à exempter, jusqu'au 1^{er} janvier 2008, l'essence utilisée dans les véhicules de compétition des restrictions sur la concentration du plomb dans l'essence spécifiées dans le Règlement.

La production, l'importation et la vente d'essence au plomb sont presque entièrement interdites, en vertu du *Règlement sur l'essence*, depuis le 1^{er} décembre 1990. Environ un million de litres d'essence au plomb ont été importés pour le secteur des courses en 2001. Ceci représente moins de 0,01 p. 100 des 36 milliards de litres d'essence (surtout sans plomb) utilisés par année au Canada.

Environnement Canada continuera de surveiller le secteur des courses par la tenue de registres sur les quantités d'essence au plomb produites, importées et vendues au Canada. Le Ministère entend également suivre l'évolution des normes environnementales sur l'essence fixées aux États-Unis et entamer au besoin des discussions bilatérales. Si l'une ou l'autre de ces mesures indique la nécessité de nouvelles mesures de contrôle, le ministre de l'Environnement pourrait agir en conséquence, conformément à l'approche du gouvernement fédéral visant à réduire ou à éliminer l'utilisation de substances toxiques qui pourraient causer des dommages à l'environnement et à la santé humaine lorsqu'elles sont rejetées dans l'environnement canadien.

Réévaluation de l'exemption touchant l'essence au plomb destinée aux véhicules de compétition

Le *Règlement sur l'essence* a été modifié en 1998 pour prolonger de cinq ans l'exemption permettant l'emploi d'essence au plomb dans les véhicules de compétition. Avant la fin de la période d'exemption, qui doit expirer le 31 décembre 2002, Environnement Canada devait réévaluer l'exemption, notamment en examinant les tendances dans l'utilisation d'essence au plomb, l'évolution du cadre réglementaire aux États-Unis et ailleurs, les nouvelles recherches concernant les effets du plomb sur la santé et d'autres éléments pertinents.

Le secteur des courses a fait l'objet d'un examen au début de 2002. L'importation d'essence au plomb a augmenté d'environ 37 p. 100 depuis 1998. La majeure partie (21 p. 100) de cette augmentation se situait entre 1998 et 1999. Les spécialistes de l'industrie des courses ont indiqué que les compétiteurs américains ont peut-être changé l'une de leurs habitudes antérieures. Avant la modification de 1998 du *Règlement sur l'essence*, les coureurs américains apportaient avec eux du carburant au plomb

This may account for some of the increase seen in the latest import figures.

The 1998 exemption had been extended until the end of 2002 based on the results of monitoring programs conducted in 1997 at two Canadian race tracks (an oval track and a drag-strip), where a worst-case scenario was produced at each location. These results had been used by Health Canada to perform a lead exposure assessment for toddlers, adolescents and pregnant women, as they are considered the most susceptible receptors of the general population. A separate case for a toddler living 800 m from the oval track was also considered. The assessment concluded that weekly lead exposures for spectators and nearby residents were acceptable when compared to the World Health Organization (WHO) Provisional Tolerable Weekly Intake (PTWI).

As no additional air sampling has been conducted since 1997, the 1997 lead exposure assessment was updated based on the worst-case scenario that the 37 percent increase in importation of leaded fuel since 1998 would be equivalent to a 37 percent increase in lead emissions at race tracks. Since the previous assessment identified toddlers as the most susceptible receptors, the current lead exposure assessment was performed using only toddlers as an indicator. The updated estimated weekly lead intake for a toddler as a spectator, both at the oval track and at the drag strip, is 47 percent of the World Health Organization (WHO) Provisional Tolerable Weekly Intake (PTWI). An additional calculation was performed based on a four-hour exposure (above calculation based on a 12-hour exposure), which was considered a more realistic scenario, and it resulted in an estimated lead intake of 42 percent of the PTWI. In conclusion, estimated weekly lead exposures for spectators at race tracks remain within the tolerable intake developed by the WHO and accepted by Health Canada.

A review of regulatory developments in other countries indicates that the United States has no plans at this time to ban or restrict the use of lead in racing fuels. Australia does not currently have restrictions on the use of leaded gasoline for racing, but is reviewing the leaded fuel-use issue.

Economic data on the racing sector

Economic data on the racing sector and economic impacts on the regulatory options considered are based on a survey conducted in the Spring of 2002 of race-sanctioning bodies, track and event representatives, and fuel suppliers. Fifty-seven track and event organizers were contacted representing small, medium and large facilities in all regions of Canada. Of the twenty-nine responses received, the majority were from large racing facilities running regular weekly races where leaded gasoline is used. Thus, estimates extrapolated from the responding tracks may overstate impacts of leaded gasoline use. For this reason, the more conservative estimates for the impact of the regulatory alternatives to this industry are presented below.

lorsqu'ils participaient à des courses canadiennes. Après la modification, les compétiteurs américains ont commencé à acheter du carburant au plomb au Canada. Cela pourrait expliquer en partie l'augmentation constatée dans les importations récentes.

L'exemption de 1998 avait été prolongée jusqu'à la fin de 2002, à la lumière des résultats de programmes de surveillance effectués en 1997 à deux pistes de course canadiennes (une piste ovale et une piste d'accélération), où l'on avait déterminé un scénario du pire cas à chaque endroit. Santé Canada s'était servi de ces résultats afin d'évaluer l'exposition au plomb pour les jeunes enfants, les adolescents et les femmes enceintes, jugés les récepteurs les plus vulnérables de la population générale. On a également considéré le cas distinct d'un jeune enfant habitant à 800 mètres de la piste ovale. L'évaluation concluait que les expositions hebdomadaires au plomb pour les spectateurs et les résidents des environs étaient acceptables, compte tenu de la dose hebdomadaire admissible provisoire (DHAP) fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Comme aucun autre échantillonnage d'air n'a été effectué depuis 1997, on a actualisé l'évaluation de l'exposition au plomb de 1997 en fonction du pire scénario, à savoir que la hausse de 37 p. 100 dans la quantité d'essence au plomb importée depuis 1998 équivaldrait à une hausse de 37 p. 100 des émissions de plomb aux pistes de course. Puisque l'évaluation précédente établissait que les jeunes enfants étaient les récepteurs les plus vulnérables, l'évaluation actuelle de l'exposition au plomb a été effectuée en utilisant seulement les jeunes enfants comme indicateur. Le taux hebdomadaire estimé d'absorption de plomb actualisé pour les jeunes enfants en tant que spectateurs à la piste ovale et à la piste d'accélération représente 47 p. 100 de la dose hebdomadaire admissible provisoire (DHAP) de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). On a effectué un calcul supplémentaire en se basant sur quatre heures d'exposition (les calculs mentionnés plus haut sont basés sur 12 heures d'exposition), ce qui est considéré comme un scénario plus réaliste. On a obtenu un taux hebdomadaire estimé d'absorption de plomb de 42 p. 100 de la DHAP. En conclusion, les expositions hebdomadaires au plomb estimées pour les spectateurs demeurent dans les limites de la dose admissible établie par l'OMS et acceptée par Santé Canada.

Selon une étude de la situation réglementaire des autres pays, les États-Unis ne prévoient pas pour l'instant interdire ou restreindre l'emploi du plomb dans les essences de course. L'Australie n'impose actuellement aucune restriction sur l'emploi d'essences au plomb pour les courses, mais est en train de revoir toute la question de l'utilisation de l'essence au plomb.

Données économiques sur le secteur des courses

Les données économiques relatives au secteur des courses et les retombées économiques des options réglementaires envisagées reposent sur une enquête effectuée au printemps 2002 auprès des organismes d'accréditation des courses, de représentants de pistes de course et d'événements, ainsi que de fournisseurs d'essence. On a communiqué avec les responsables de 57 pistes et événements, représentant des installations de petite, moyenne et grande taille dans toutes les régions du Canada. Sur les 29 réponses reçues, la majorité provenait de grandes pistes de course, accueillant chaque semaine des courses où les véhicules utilisent de l'essence au plomb. Par conséquent, les estimations extrapolées des réponses provenant de ces pistes peuvent exagérer les effets de l'emploi d'essence au plomb. Pour cette raison, on trouve ci-dessous les estimations les plus prudentes des répercussions, pour cette industrie, des options réglementaires envisagées.

It is estimated that racing events in Canada in 2001 generated \$197 million¹ in direct revenue and 904 full-time equivalent jobs.² In addition, the racing industry attracted \$575 million in direct expenditures by non-local people to areas with racing facilities and events including \$94 million from non-Canadian visitors.

Alternatives

The economic impacts of two options were considered, using estimates developed from the survey of the racing sector reported above. The respondents represented 24 percent of the total number of racing facilities in Canada. However, there was some uncertainty regarding the proportion of economic activity in the sector represented by the respondents. To take this uncertainty into account, a range was used for the percentage of the industry represented by the respondents when determining the economic impacts of the regulatory options on the industry as a whole. The upper bound estimate for these impacts assumes that the respondents represent 20 percent of the industry, while the lower bound estimate assumes that they represent 30 percent. Based on the higher response rate from large facilities where leaded gasoline is used more commonly, the lower bound estimate for the economic impacts is reported. The impacts for each alternative are presented below:

- a) To ban the use of leaded gasoline in all racing events by allowing the current exemption to expire:

This option has been rejected because results from the lead exposure assessment (outlined above) indicate that current levels of exposure to lead do not constitute a health concern. In addition, leaded racing gasoline is allowed in the United States and a ban in Canada could result in the cancellation of large racing events dependent upon leaded fuel, and that attract a large share of spectators, or relocation of these events to the United States. This could result in the closure of some facilities and losses in revenue to those that continue to operate. Based on survey data, the estimated economic impact of allowing the exemption to expire is a loss of \$118 million in revenues and 329 jobs in the racing industry. In addition, areas hosting events would lose \$275 million in direct expenditures by non-locals, including \$67 million from non-Canadian visitors.

- b) To exempt all racing vehicles from restrictions on the use of leaded gasoline:

This option has been selected. The revised lead exposure assessment showed that weekly lead intakes under a range of lead-use situations remain within the tolerable intake levels developed by the World Health Organization. However, based on the reported increase in imports of leaded racing fuels since 1997 and on-going concerns regarding lead toxicity, limiting the exemption to an additional five years was considered prudent.

Benefits and Costs

Benefits

The Regulations will continue to allow the racing industry to maintain its current status for the next five years. Large racing

On estime que les courses organisées au Canada en 2001 ont généré 197 millions de dollars¹ en recettes directes et l'équivalent de 904 emplois à temps plein². En outre, l'économie des régions dotées d'installations de course a bénéficié de 575 millions de dollars en dépenses directes de personnes de l'extérieur, dont 94 millions de dollars par des non-Canadiens.

Solutions envisagées

On a considéré les retombées économiques de deux options, à l'aide d'estimations provenant de l'enquête susmentionnée menée auprès du secteur des courses. Les répondants représentaient 24 p. 100 de toutes les installations de course. Cependant, la proportion de l'activité économique du secteur représentée par les répondants était incertaine. Pour tenir compte de cette incertitude, on a élaboré plusieurs scénarios concernant la proportion du secteur représentée par les répondants pour déterminer les retombées économiques des options réglementaires sur tout l'ensemble du secteur. Les scénarios postulaient, pour déterminer les retombées maximales, que les répondants constituaient 20 p. 100 du secteur et, pour les retombées minimales, qu'ils constituaient 30 p. 100. Étant donné le grand nombre de réponses émanant des installations de grande taille, faisant un usage plus courant d'essence au plomb, les retombées économiques les plus faibles sont rapportées ici. Voici les retombées de chaque option :

- a) Interdire l'utilisation d'essence au plomb dans toutes les courses en laissant expirer l'exemption actuelle :

Cette option a été rejetée parce que les résultats de l'évaluation de l'exposition au plomb (présentés ci-dessus) indiquent que les niveaux d'exposition actuels ne posent pas de danger pour la santé. En outre, l'essence au plomb dans le secteur des courses est autorisée aux États-Unis et son interdiction au Canada pourrait avoir pour effet que de grandes courses actuellement tenues au Canada et attirant de nombreux spectateurs, où les voitures utilisent de l'essence au plomb, soient annulées ou encore organisées plutôt aux États-Unis. Cela pourrait causer la fermeture de certaines installations et des pertes de recettes pour les installations qui demeureraient en exploitation. Selon les données de l'enquête, le fait de laisser l'exemption expirer entraînerait des pertes de 118 millions de dollars en recettes et de 329 emplois pour l'industrie des courses. En outre, les régions accueillant des courses perdraient 275 millions de dollars en dépenses directes effectuées par des visiteurs de l'extérieur, dont 67 millions de dollars par des non-Canadiens.

- b) Exempter tous les véhicules de course des restrictions concernant l'utilisation d'essence au plomb :

Cette option a été retenue. L'évaluation de l'exposition au plomb révisée a montré que les taux hebdomadaires d'absorption de plomb dans divers scénarios demeurent acceptables selon les niveaux d'absorption prescrits par l'Organisation mondiale de la santé. Toutefois, en tenant compte de l'augmentation des importations d'essence au plomb destinée aux véhicules de compétition depuis 1997 et des préoccupations continues concernant la toxicité du plomb, il a été jugé prudent de limiter la nouvelle exemption à une période de cinq ans.

Avantages et coûts

Avantages

Le Règlement continuera d'imposer les mêmes règles à cette industrie pour les cinq prochaines années. Les associations de

¹ In this document, all amounts are in Canadian dollars for 2001.

² All employment estimates refer to full-time equivalent jobs (includes seasonal, part-time and full-time employees).

¹ Dans ce document, tous les montants sont en dollars canadiens de 2001.

² Toutes les estimations pour les emplois sont exprimées en équivalents d'emplois à temps plein (comprend le personnel saisonnier, à temps partiel et à temps plein).

associations in the United States and local owners will be able to plan with certainty for that period.

Cost to the Industry

No additional costs to the industry are expected from these Regulations, because reporting requirements for the industry have not changed.

Cost to the Government

No additional cost to the Government is expected from the promulgation of these Regulations, since the annual reporting requirements and compliance promotion and enforcement requirements have not changed.

Consultation

A discussion paper, describing how the re-assessment of the exemption for leaded racing gasoline was conducted and proposing to extend this exemption with no time limit, was distributed to stakeholders for comments in June 2002. These stakeholders included race track owners and race-sanctioning associations, equipment designers and suppliers, fuel suppliers and distributors, non-governmental organisations and provincial and territorial governments. Environment Canada also consulted with other federal departments.

Consistent with the requirements of subsection 145(2) of CEPA, 1999, the Minister of the Environment offered to consult with the governments of provinces, and members of the CEPA National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments on the proposal to extend the exemption under the *Gasoline Regulations*. None of the parties took up the offer to consult within 60 days of the offer being made. Written comments were received from only two racing-sector organisations supporting the Regulations, as they believe that harmonization of Canadian and U.S. policy is a necessity. However, Environment Canada also heard from two suppliers opposing the Regulations and asking for a ban on leaded racing gasoline on the basis that unleaded fuels and engines running on unleaded fuels are available.

All comments received were taken into consideration. In addition, any person, association, industrial corporation, etc. still wishing to raise concerns or comments about the proposed Regulations can do so during the 60-day period after the republication of these Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

Compliance and Enforcement

Since the proposed Regulations will be promulgated under the *Canadian Environmental Protection Act 1999*, CEPA enforcement officers will apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. Their compliance promotion activities are limited to the distribution of the Act, the regulations and the CEPA 1999 Compliance and Enforcement Policy. The Policy outlines measures to be implemented by Environment Canada scientists and engineers to promote compliance, including education, information and consultation on the development of proposed regulations.

This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, directions and environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of

courses américaines importantes et les propriétaires de pistes de course pourront donc planifier leurs activités avec certitude.

Coûts pour l'industrie

Le Règlement ne devrait engendrer aucun coût additionnel pour l'industrie, puisque les exigences de présentation de rapports n'ont pas changé pour l'industrie.

Coûts pour le Gouvernement

La promulgation du Règlement ne devrait engendrer aucun coût supplémentaire pour le Gouvernement, puisque les exigences de présentation de rapports, de promotion de la conformité et de mise en application n'ont pas changé.

Consultations

En juin 2002, on a distribué aux intervenants, pour commentaires, un document de travail indiquant comment s'est déroulé le processus de réévaluation de l'exemption concernant l'essence au plomb dans le secteur des courses, et proposant de prolonger indéfiniment cette exemption. Ces intervenants comprenaient des propriétaires de piste de course et des associations d'accréditation des courses, des concepteurs et fournisseurs d'équipement, des fournisseurs et distributeurs d'essence, des organisations non gouvernementales ainsi que des gouvernements provinciaux et territoriaux. Environnement Canada a également consulté d'autres ministères fédéraux.

Conformément au paragraphe 145(2) de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement a offert de consulter, au sujet de la proposition de prolonger l'exemption en vertu du *Règlement sur l'essence*, les gouvernements des provinces et les membres du Comité consultatif national de la LCPE qui représentent des gouvernements autochtones. Aucune des parties n'a accepté l'offre de consultation dans les 60 jours suivant son dépôt. Des commentaires écrits n'ont été formulés que par deux organisations du secteur des courses, qui exprimaient leur appui au Règlement en invoquant la nécessité d'une harmonisation des politiques canadienne et américaine. Cependant, deux fournisseurs ont également communiqué avec Environnement Canada pour s'opposer au Règlement et demander une interdiction de l'essence au plomb dans le secteur des courses, en soutenant qu'il existe des essences sans plomb et des moteurs fonctionnant à l'essence sans plomb.

Tous les commentaires reçus ont été pris en considération. En outre, toute personne, association, entreprise industrielle, etc. qui souhaite encore exprimer des préoccupations ou formuler des commentaires sur le projet de règlement peut le faire durant les 60 jours suivant la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Puisque le règlement proposé sera promulgué en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les agents de l'autorité appliqueront la Politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de cette Loi. Leurs activités de promotion de la conformité sont limitées à la distribution de la Loi, des règlements et de la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999). La Politique indique les mesures à prendre par les scientifiques et les ingénieurs d'Environnement Canada pour promouvoir l'application de la Loi, ce qui comprend la sensibilisation, l'information et les consultations en ce qui a trait à l'élaboration des règlements proposés.

La Politique décrit la gamme complète de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, directives et ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement

charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

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

— Nature of the alleged violation

This includes consideration of the seriousness of the harm or potential harm to the environment, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.

— Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator

The desired result is compliance with the Act within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.

— Consistency in enforcement

Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

(lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)). De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsque, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, un agent de l'autorité conclut qu'il y a eu infraction présumée, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

— La nature de l'infraction présumée

Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.

— L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer

Le but visé est de faire respecter la loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant en matière d'observation de la Loi, de sa volonté de collaborer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.

— Uniformité de l'application

Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

Contacts

Bernard Madé, Chemicals Control Division, National Office of Pollution Prevention, Environment Canada, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 994-3648 (Telephone), (819) 994-0007 (Facsimile), Bernard.Made@ec.gc.ca (Electronic mail), or Céline Labossière, Regulatory and Economic Analysis Branch, Policy and Communications, Environment Canada, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 997-2377 (Telephone), (819) 997-2769 (Facsimile), Celine.Labossiere@ec.gc.ca (Electronic mail).

Personnes-ressources

Bernard Madé, Division du contrôle des produits chimiques, Bureau national de la prévention de la pollution, Environnement Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 994-3648 (téléphone), (819) 994-0007 (télécopieur), Bernard.Made@ec.gc.ca (courriel), ou Céline Labossière, Direction des analyses réglementaires et économiques, Politiques et Communications, Environnement Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), Celine.Labossiere@ec.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 140 of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Gasoline Regulations*.

Any person may, within 60 days after the publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Executive Director, National Office of Pollution Prevention, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

^a S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 140 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'essence*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au directeur exécutif, Bureau national de la prévention de la pollution, Service de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

^a L.C. 1999, ch. 33

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a.

Ottawa, December 12, 2002

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

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

Ottawa, le 12 décembre 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

REGULATIONS AMENDING THE GASOLINE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The definition "primary supplier" in section 2 of the *Gasoline Regulations*¹ is repealed.

2. Subsection 3(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Until January 1, 2008, these Regulations, except for sections 2 and 11, do not apply in respect of gasoline for use in competition vehicles.

3. Paragraph 11(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) the total quantity of leaded gasoline sold to each of the entities specified in subparagraph (d)(i) or at each of the locations specified in subparagraph (d)(ii) and the total quantity of any other leaded gasoline produced or imported for use or sale in Canada, or sold or offered for sale in Canada.

COMING INTO FORCE

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

[50-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ESSENCE

MODIFICATIONS

1. La définition de « fournisseur principal », à l'article 2 du *Règlement sur l'essence*¹, est abrogée.

2. Le paragraphe 3(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le présent règlement, à l'exception des articles 2 et 11, ne s'applique à l'essence utilisée dans les véhicules de compétition qu'à compter du 1^{er} janvier 2008.

3. L'alinéa 11(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) la quantité totale d'essence au plomb vendue à chaque entité visée au sous-alinéa d)(i) ou chacun des lieux visés au sous-alinéa d)(ii) et la quantité totale de toute autre essence au plomb produite ou importée pour utilisation ou vente au Canada, ou vendue ou mise en vente au Canada.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[50-1-o]

¹ SOR/90-247

¹ DORS/90-247