

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 8, 2003

OTTAWA, LE MERCREDI 8 OCTOBRE 2003

Statutory Instruments 2003

Textes réglementaires 2003

SOR/2003-314 to 324 and SI/2003-160 to 162

DORS/2003-314 à 324 et TR/2003-160 à 162

Pages 2458 to 2543

Pages 2458 à 2543

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 1, 2003, 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*.

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Communication Canada. Rates will be quoted on request.

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: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 1 janvier 2003, 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*.

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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 : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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.

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

*(This statement is not part of the Regulations.)*

**Description**

This statement describes the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the amendments. The *Sulphur in Gasoline Regulations*, hereinafter referred to as the Regulations, were published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 23, 1999. The Regulations limit the level of sulphur in gasoline to an average of 150 parts per million (ppm), and further reduce the limit to 30 ppm starting in 2005.

The amendments are made, at the request of industry, to change the test method for measuring sulphur content to a recently developed method that provides for more accurate measurement of sulphur at low levels. Environment Canada agrees that this new method is superior and provides the means to measure sulphur concentrations at low levels with precision. The limits of sulphur content for gasoline remain the same as in the past, but are expressed in milligrams per kilogram rather than in percent by weight. At the same time, a number of other minor changes are made to update the Regulations, clarify some provisions, and make the Regulations more consistent with other federal fuels regulations. The *Regulations Amending the Benzene in Gasoline Regulations* is also made in parallel to ensure consistency between the diesel and gasoline fuels regulations.

The following provisions of the amendments change the test method, updates and clarifies the Regulations:

- revise the test methods for measuring sulphur in gasoline, in oxygenates and in butane;
- change the units for expressing the sulphur limits from percent by weight to milligrams per kilogram (mg/kg) to express the units in metric and provide consistency with the units of the test methods;
- update references in the Regulations to the California Requirements applicable to California gasoline; and
- change the requirement for retaining records from three years after the records are made to five years and clarify identification and record-keeping requirements.

The following changes align the Regulations with the provisions of the Fuels Division of Part 7 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999):

- exempt gasoline that is imported in the fuel tank of a vehicle from the Regulations; and
- adjust the requirements for making and transferring records pertaining to gasoline-like blendstock to focus on the person providing the blendstock rather than on the person receiving the blendstock.

The changes put in place by the amendments are of a minor technical nature and do not alter the intent of the Regulations. The Government of Canada is as interested as the industry to assure the use of the most precise test methods available, in order to ensure that the objective of the Regulations — namely the

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)*

**Description**

Ce résumé décrit le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après les modifications. Le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après le règlement, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II le 23 juin 1999. Il limite la concentration de soufre dans l'essence à une moyenne de 150 parties par million (ppm) et réduit cette concentration à 30 ppm à compter de 2005.

Les modifications sont prises à la demande de l'industrie afin de remplacer la méthode d'essai pour mesurer la teneur en soufre par une autre, élaborée récemment, qui permet de mesurer avec plus d'exactitude le soufre présent en faibles concentrations. Environnement Canada convient que cette nouvelle méthode est supérieure et qu'elle permet de mesurer avec précision de faibles teneurs de concentrations en soufre. Les limites de la teneur en soufre de l'essence demeurent les mêmes que par le passé, mais elles sont exprimées en milligrammes par kilogramme plutôt qu'en pourcentage par poids. Outre ces changements, plusieurs modifications mineures sont apportées au règlement afin de le mettre à jour, d'en clarifier certaines dispositions et de l'harmoniser davantage avec les autres règlements fédéraux sur les carburants. Des modifications semblables sont prises parallèlement pour le *Règlement sur le benzène dans l'essence*, de façon à assurer la cohérence avec les règlements sur le carburant diesel et l'essence.

Les dispositions suivantes des modifications remplacent la méthode d'essai, mettent à jour le règlement et en clarifient certaines dispositions :

- réviser les méthodes d'essai pour mesurer le soufre dans l'essence, les produits oxygénés et le butane;
- exprimer les unités des limites de soufre en milligrammes par kilogramme (mg/kg) plutôt qu'en pourcentage par poids afin de pouvoir employer les unités métriques, qui sont utilisées dans les méthodes d'essai;
- mettre à jour les renvois du règlement aux normes californiennes qui s'appliquent à l'essence en Californie; et
- faire passer de trois ans à cinq ans le nombre d'années qu'il faut conserver les registres après la date d'inscription des renseignements et clarifier les exigences relatives à la désignation et à la tenue des registres.

Les modifications suivantes harmonisent le règlement avec les dispositions de la section Combustibles de la partie 7 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999* [LCPE (1999)] :

- soustraire au règlement l'essence importée dans le réservoir d'un véhicule; et
- adapter les exigences relatives à la tenue et au transfert des registres des composés de base de type essence automobile de manière à mettre l'accent sur la personne qui fournit ces composés plutôt que sur celle qui les reçoit.

Les changements mis en place par les modifications sont mineurs, de nature technique et n'altèrent pas l'esprit du règlement. Le gouvernement du Canada est aussi désireux que l'industrie d'adopter les méthodes d'essai les plus précises possibles afin qu'on atteigne l'objectif du règlement, à savoir la réduction de la

reduction of sulphur content — is achieved. Changes such as the use of metric units instead of a percentage to express sulphur content likewise do not change the intent of the Regulations or the importance of reducing the sulphur levels, but achieve consistency with units used in the sulphur test method.

## Background

The test method for measuring the concentration of sulphur in gasoline is currently specified in the Regulations as the National Standard of Canada method CAN/CGSB 3.0 No. 16.1. The Regulations state that, if the method is not amended to include sulphur levels as low as 10 ppm. before November 2, 2004, the test method will change to ASTM D2622. The Canadian General Standards Board (CGSB) Petroleum Coordinating Committee has indicated that there are no plans to amend CAN/CGSB 3.1 No. 16.1 by November 2004. Through the CGSB, industry has therefore requested that the Regulations be amended to change the test method to ASTM D5453 — a method that is becoming the method of choice in Canadian petroleum laboratories and is considered by CGSB and Environment Canada to be superior to ASTM D2622.

In a letter dated February 20, 2002, the CGSB, representing the industry, informed Environment Canada that “it would be appropriate to amend the *Sulphur in Gasoline Regulations* to replace the current method of analysis for sulphur in gasoline, CAN/CGSB-3.0 No. 16.1, with the American Society for Testing and Materials method, ASTM D5453, and to delete the reference to the American Society for Testing and Materials method ASTM D2622”. In the letter, CGSB stated that the existing test method was not applicable below about 50 ppm sulphur, and that the suggested method, ASTM D5453, “is viewed by industry as superior for measuring low sulphur levels in gasoline”. The replacement test method recommended by the CGSB has been specified as the test method for measuring sulphur concentrations in the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on July 31, 2002. CGSB indicated that changing the test method would provide industry with the advantage of using the same equipment to test both sulphur in diesel fuel and gasoline. Accordingly, the amendments are put forth to effect this change.

## Alternatives

Two alternatives were considered in response to the request from industry to revise the test method.

### Status Quo

The Minister considered making no changes to the Regulations. Industry has requested a change in the test method to ASTM D5453, a test method superior to ASTM D2622, the method specified in the Regulations after November 2, 2004. The test equipment required to perform the ASTM D2622 method was expensive and was not in widespread use in Canada. If the test method were not changed, the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuels Regulations* would all have specified different test methods

teneur en soufre. Dans le même ordre d'idées, une modification comme le remplacement des pourcentages par des unités métriques pour exprimer la teneur en soufre ne fausse pas l'esprit du règlement et ne diminue pas l'importance de réduire la concentration de soufre, mais permet d'employer les mêmes unités que celles utilisées dans la méthode d'essai du soufre.

## Contexte

La méthode d'essai pour mesurer la concentration de soufre dans l'essence est actuellement désignée dans le règlement comme la méthode de la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0 numéro 16.1. Le règlement stipule que si d'ici le 2 novembre 2004 la méthode n'a pas été modifiée de façon à permettre de mesurer une concentration de soufre aussi faible que 10 ppm, elle sera remplacée par la méthode ASTM D2622. Le Comité de coordination des produits pétroliers de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) a indiqué qu'on ne prévoit pas modifier la norme CAN/CGSB-3.1 numéro 16.1 d'ici novembre 2004. En conséquence, l'industrie a demandé, par l'intermédiaire de l'ONGC, que le règlement soit modifié afin que la méthode d'essai actuelle soit remplacée par la méthode ASTM D5453, qui est en train de devenir la méthode de choix des laboratoires canadiens analysant les produits pétroliers et qui est considérée par l'ONGC et Environnement Canada comme supérieure à la méthode ASTM D2622.

Dans une lettre datée du 20 février 2002, l'ONGC, qui représente l'industrie, a informé Environnement Canada qu'il conviendrait de modifier le *Règlement sur le soufre dans l'essence* d'une part, afin de remplacer la méthode d'analyse du soufre dans l'essence, CAN/CGSB-3.0 numéro 16.1, par la méthode ASTM D5453 de l'American Society for Testing and Materials et, d'autre part, de supprimer le renvoi à la méthode ASTM D2622 de cette dernière. Dans sa lettre, l'ONGC affirmait que la méthode d'essai en vigueur était inefficace pour les concentrations de soufre inférieures à 50 ppm environ et que la méthode suggérée, ASTM D5453, était considérée par l'industrie comme supérieure à la méthode en vigueur lorsqu'il fallait mesurer de faibles concentrations de soufre dans l'essence. La méthode d'essai recommandée par l'ONGC est la méthode d'essai prescrite pour mesurer les concentrations de soufre dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, lequel a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II le 31 juillet 2002. L'ONGC signalait qu'en changeant de méthode d'essai, on donnerait à l'industrie la possibilité d'utiliser le même matériel pour déterminer le soufre dans le carburant diesel aussi bien que dans l'essence. Les modifications sont donc apportées pour effectuer ce changement.

## Solutions envisagées

Deux solutions ont été envisagées en réponse à la demande de l'industrie de réviser la méthode d'essai.

### Statu quo

Le ministre a étudié la possibilité de n'apporter aucune modification au règlement. L'industrie a demandé que la méthode d'essai prescrite soit dorénavant la méthode ASTM D5453, qui est supérieure à la méthode ASTM D2622 qu'il lui faudra employer après le 2 novembre 2004 en vertu du règlement. Cette dernière exige un matériel coûteux, dont l'emploi n'est pas répandu au Canada. Si la méthode actuelle d'essai n'était pas changée, le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le*

for measuring sulphur levels. For these reasons, and given industry's request to change the test method, the status quo was rejected.

#### *Amendments to Change the Test Method*

The Minister considered amending the Regulations to change the test method for measuring sulphur levels specified in those Regulations. Changing the test method would provide for a lower detection limit and better precision for determining the concentration of sulphur in gasoline. Furthermore, changing the test method as recommended by industry would result in the use of the same test method in the *Sulphur in Gasoline Regulations*, the *Benzene in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*. This option is put in place by the amendments.

#### **Benefits and Costs**

##### *Industry*

As stated above, the test equipment for the method specified in the Regulations was expensive and was not in widespread use in Canada. The change in test methods results in the use of the same test method in the Regulations as is already specified under the *Sulphur in Diesel Fuels Regulations*. Since many fuel producers and importers handle both gasoline and diesel fuel, the change reduces the cost of measuring the sulphur concentration of fuels by the industry.

While the impact on costs to industry of the amendments have not been quantified, it is expected to result in some overall savings since there is only one method for measuring sulphur in gasoline and diesel, instead of three. This allows for consistency between the various fuels regulations.

Changing the requirements for retaining records from three years to five years may result in some minor additional costs to industry. The other changes are not expected to impose additional costs on industry.

##### *Government*

The amendments are not expected to impose additional costs on the Government of Canada. Changing the test method streamlines testing requirements to determine sulphur levels under the three regulations. This facilitates enforcement and is expected to result in reduced costs to the Government of Canada. The five-year retention period for records is consistent with other regulations under CEPA 1999 that contain record keeping requirements.

##### *Public*

The amendments do not affect the required sulphur levels and timing and do not alter the intent of the Regulations. They do not affect the level of environmental protection that will be achieved with these Regulations, therefore, there are no impacts on the public.

##### **Consultation**

The changes put in place by the amendments are of a minor technical nature and do not alter the intent of the Regulations. The changes relating to the sulphur test method are made at the request of the refining industry and the Canadian General Standards

*carburant diesel* prescriraient des méthodes d'essai différentes pour mesurer les concentrations de soufre. Pour ces raisons, et compte tenu de la demande de l'industrie de changer la méthode d'essai, le statu quo a été rejeté.

#### *Modifications afin de changer la méthode d'essai*

Le ministre a étudié la possibilité de modifier le règlement afin de changer la méthode qui y est stipulée pour mesurer la concentration de soufre. La nouvelle méthode d'essai permettrait d'obtenir un seuil de détection plus bas et de déterminer avec plus de précision la concentration de soufre dans l'essence. De plus, en adoptant la méthode recommandée par l'industrie, on aurait la même méthode d'essai dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Cette option est mise en oeuvre par les modifications.

#### **Avantages et coûts**

##### *Industrie*

Tel que cela est indiqué ci-dessus, le matériel de mesure que nécessite la méthode prévue par le règlement était coûteux et son usage n'était pas répandu au Canada. En changeant la méthode d'essai, on inclut dans le règlement la même méthode que celle déjà prévue dans le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Étant donné que de nombreux producteurs et importateurs offrent à la fois de l'essence et du carburant diesel, le changement réduit les coûts que l'industrie doit assumer pour mesurer la concentration de soufre dans les carburants.

Bien que l'on n'ait pas quantifié l'incidence des modifications sur les coûts de l'industrie, on s'attend à ce que celle-ci fasse des économies globales, car, au lieu d'employer trois méthodes pour mesurer le soufre dans l'essence et le carburant diesel, elle n'en emploiera qu'une — ce qui permettra d'harmoniser les divers règlements sur les carburants.

En faisant passer de trois ans à cinq ans le nombre d'années que les registres doivent être conservés, il se peut qu'on impose certains coûts additionnels mineurs à l'industrie. Les autres modifications ne devraient rien coûter à l'industrie.

##### *Gouvernement*

On ne pense pas que les modifications imposent des coûts additionnels au gouvernement du Canada. En changeant la méthode d'essai, on simplifie les exigences des trois règlements concernant la détermination des concentrations de soufre. L'application de la Loi en sera facilitée, et on suppose que les coûts assumés par le gouvernement fédéral diminueront. La période de conservation des registres de cinq ans est conforme aux autres règlements adoptés en vertu de la LCPE (1999) qui comportent des exigences en matière de tenue de registres.

##### *Population*

Les modifications n'ont pas d'incidence sur les concentrations de soufre et les échéanciers prescrits et n'altèrent pas l'esprit du règlement. Elles n'ont pas d'incidence sur le degré de protection de l'environnement qui est atteint grâce au règlement, et, par conséquent, n'ont pas de répercussions sur la population.

##### **Consultations**

Les changements à être mis en place par les modifications sont mineurs, de nature technique et n'altèrent pas l'esprit du règlement. Ceux qui concernent la méthode d'essai du soufre sont apportés à la demande de l'industrie du raffinage et de l'ONGC,

Board to change the test method to a recently developed method that provides for more accurate measurement of sulphur at low levels.

Consistent with the requirements of subsection 145(2) of CEPA 1999, in August 2002, the Minister of the Environment offered to consult on a draft of the Regulations with the governments of provinces and territories and members of the CEPA National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments. None of the parties took up the offer to consult within 60 days of the offer being made.

The amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 1, 2003. During the 60-day comment period, comments on the proposed regulations were received from the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI), as well as Imperial Oil, Petro-Canada, Suncor Energy Products Inc. and Consumers' Co-operative Refineries Limited who all supported CPPI's comments. All the comments were technical in nature. On April 17, 2003, Environment Canada met with representatives of CPPI, Imperial Oil, Shell, Suncor, Petro-Canada and Ultramar to discuss CPPI's comments. Some of CPPI's comments were based on technical misunderstandings and others were outside of the scope of the amendments. The remaining comments were addressed through some minor adjustments to the amendments. Specifically, the record-keeping requirements in respect of the volume of gasoline-like blendstock were clarified and changes were made regarding the coming into force date for various provisions to allow for time for regulatees to make necessary procedural changes.

### **Compliance and Enforcement**

Since the proposed Regulations are promulgated under CEPA 1999, 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 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 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.

qui souhaitent remplacer la méthode d'essai par une autre, élaborée récemment, qui permet de mesurer avec plus d'exactitude le soufre présent en faibles concentrations.

En août 2002, conformément aux exigences du paragraphe 145(2) de la LCPE (1999), le ministre de l'Environnement a offert aux gouvernements des provinces et des territoires et aux membres du Comité consultatif national de la LCPE qui représentent les gouvernements autochtones de les consulter sur le projet de règlement. Aucune des parties n'a accepté l'offre dans les 60 jours après qu'elle a été faite.

Les modifications ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1<sup>er</sup> février 2003. Pendant la période de commentaires de 60 jours, des remarques sur les modifications proposées ont été formulées par l'Institut canadien des produits pétroliers (ICCP) ainsi que par l'Impériale, Petro-Canada, Suncor Energy Products Inc. et Consumers' Co-operative Refineries Limited qui ont tous appuyé les remarques de l'ICCP. Tous les commentaires étaient de nature technique. Plus tard, le 17 avril 2003, des représentants d'Environnement Canada ont rencontré ceux de l'ICCP, de l'Impériale, de Shell, de Petro-Canada et d'Ultramar pour discuter des remarques formulées par l'ICCP. Certaines découlaient d'une interprétation technique erronée et d'autres débordaient du cadre des modifications. Il a été tenu compte des autres remarques en apportant de légers changements aux modifications. Plus précisément, les exigences en matière de tenue de registres touchant le volume de composé de base de type essence automobile ont été précisées et des changements ont été apportés à la date d'entrée en vigueur de diverses dispositions afin de permettre aux sociétés visées d'apporter les corrections nécessaires à leurs méthodes de tenue de registres.

### **Respect et exécution**

Puisque le règlement est pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront la Politique de Respect et d'exécution mise en oeuvre 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 de Respect et d'exécution de la LCPE (1999). La Politique indique les mesures à prendre par les scientifiques et les ingénieurs pour promouvoir l'application de la Loi, ce qui comprend l'éducation, l'information et la consultation sur l'élaboration des règlements.

La Politique décrit toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres en cas de rejet, 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 (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 arrive à la conclusion 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.

- 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.
- 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 pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- La cohérence dans 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**

Mark Tushingham  
Fuels Division  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: (819) 994-0510  
FAX: (819) 953-8903  
E-mail: Mark.Tushingham@ec.gc.ca

Céline Labossière  
Regulatory and Economic Analysis Branch  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: (819) 997-2377  
FAX: (819) 997-2769  
E-mail: Celine.Labossiere@ec.gc.ca

#### **Personnes-ressources**

Mark Tushingham  
Division des carburants  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : (819) 994-0510  
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-8903  
Courriel : Mark.Tushingham@ec.gc.ca

Céline Labossière  
Direction des analyses réglementaires et économiques  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : (819) 997-2377  
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769  
Courriel : Celine.Labossiere@ec.gc.ca