

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, AUGUST 13, 2003

OTTAWA, LE MERCREDI 13 AOÛT 2003

Statutory Instruments 2003

Textes réglementaires 2003

SOR/2003-264 to 287 and SI/2003-142 to 143

DORS/2003-264 à 287 et TR/2003-142 à 143

Pages 2038 to 2251

Pages 2038 à 2251

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.

Registration
SOR/2003-264 23 July, 2003

HEALTH OF ANIMALS ACT

Regulations Amending the Health of Animals Regulations

P.C. 2003-1056 23 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 64(1)^a of the *Health of Animals Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Health of Animals Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE HEALTH OF ANIMALS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The *Health of Animals Regulations*¹ are amended by adding the following after section 6:

PART I.1

SPECIFIED RISK MATERIAL

6.1 In this Part, “specified risk material” means
(a) the skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils, spinal cord and dorsal root ganglia of cattle aged 30 months or older; and
(b) the distal ileum of cattle of all ages.

6.2 Every person who slaughters, cuts up or debones cattle for human consumption as food shall ensure that the specified risk material has been removed from the cattle.

6.3 No person shall use or export for human consumption as food specified risk material in any form, whether or not incorporated into another thing, where the specified risk material was removed from cattle slaughtered in Canada.

2. The definition “import reference document” in section 10 of the Regulations is replaced by the following:

“import reference document” means the document prepared by the Agency and entitled *Import Reference Document*, bearing the date June 20, 2003 and policy number AHPD-DSAE-IE-2002-3-1A and available on the Agency’s web site or by requesting a copy from the Agency. (*document de référence*)

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the 31st day after the day on which they are registered.

Enregistrement
DORS/2003-264 23 juillet 2003

LOI SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux

C.P. 2003-1056 23 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agroalimentaire et en vertu du paragraphe 64(1)^a de la *Loi sur la santé des animaux*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SANTÉ DES ANIMAUX

MODIFICATIONS

1. Le *Règlement sur la santé des animaux*¹ est modifié par adjonction, après l’article 6, de ce qui suit :

PARTIE I.1

MATÉRIEL À RISQUE SPÉCIFIÉ

6.1 Dans la présente partie, « matériel à risque spécifié » s’entend de ce qui suit :

a) le crâne, la cervelle, les ganglions trigéminés, les yeux, les amygdales, la moelle épinière et les ganglions de la racine dorsale des boeufs âgés de trente mois ou plus;
b) l’iléon distal des boeufs de tous âges.

6.2 Quiconque abat, découpe ou désosse un boeuf pour la consommation alimentaire humaine doit veiller à ce que tout matériel à risque spécifié soit retiré de l’animal.

6.3 Il est interdit d’utiliser ou d’exporter pour la consommation alimentaire humaine du matériel à risque spécifié sous toute forme, incorporé ou non à une autre matière, dans le cas où le matériel à risque spécifié a été retiré d’un boeuf abattu au Canada.

2. La définition de « document de référence », à l’article 10 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« document de référence » Le document établi par l’Agence et intitulé *Document de référence relatif à l’importation* qui porte la date du 20 juin 2003 et le numéro de politique AHPD-DSAE-IE-2002-3-1A et qui peut être consulté sur le site Web de l’Agence ou obtenu sur demande auprès de celle-ci. (*import reference document*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le trente et unième jour suivant la date de son enregistrement.

^a S.C. 1993, c. 34, s. 76

^b S.C. 1990, c. 21

¹ C.R.C., c. 296; SOR/91-525

^a L.C. 1993, ch. 34, art. 76

^b L.C. 1990, ch. 21

¹ C.R.C., ch. 296; DORS/91-525

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

Bovine spongiform encephalopathy (BSE, commonly referred to as mad cow disease) is a fatal disease in cattle which causes degeneration of the central nervous system, resulting in the formation of sponge-like holes, called vacuoles, in the brain. It is part of a group of diseases known as transmissible spongiform encephalopathies (TSEs), such as scrapie in sheep and chronic wasting disease in deer and elk. Research on BSE is incomplete, but this disease has been associated with the presence of an abnormal prion protein and, to date, there is no effective treatment or vaccine. Prior to May, 2003, the Government of Canada's position was that Canada was free of BSE. In May 2003, as part of the Canadian Food Inspection Agency's (CFIA) active, targeted surveillance program for BSE, the provincial government in Alberta tested a cow that had been condemned at slaughter and found not suitable for human consumption. This cow subsequently tested positive for BSE.

While BSE is a cattle disease, and hence an animal health issue, epidemiological studies have indicated an association between the consumption of products containing tissues from BSE-infected cattle, named specific risk material (SRM), and the human disease variant Creutzfeldt-Jakob Disease (vCJD). vCJD is a rapid, neuro-degenerative disease, that is untreatable, and always fatal. Despite the fact that a great deal of research reflected in the scientific literature has been conducted on the subject, there is no confirmed direct link between BSE and vCJD, and the relationship between BSE and vCJD is not fully understood.

Nevertheless, the Government is committed to minimizing the possibility of exposure of Canadians to the BSE agent through the consumption of food containing tissues from infected animals. Canada has established a strong program to prevent the introduction of BSE into the food chain. Over the past decade, Canada has implemented the following measures:

- since 1990, BSE has been a reportable disease, such that any suspect case of BSE must be reported to a federal veterinarian;
- the creation of a surveillance program in 1992 in which the brains of cattle are tested for disease; approximately 10,000 have been tested to date;
- since 1997, Canada has banned the feeding of rendered protein products from ruminant animals (cattle, sheep, goats, bison, elk or deer) to other ruminants;
- a prohibition against the importation of products assessed to have a risk of introducing BSE into Canada; Canada allows the importation of live ruminants only from New Zealand, Australia and the United States;
- the importation of meat and meat products only from countries considered to be free of BSE, which in addition to the above are Argentina, Brazil, Chile and Uruguay;
- the creation of a Canadian Cattle Identification Program for cattle and bison, making it possible to trace individual animal movements from the herd of origin to slaughter;

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

L'encéphalopathie spongiforme bovine (ESB, communément appelée la maladie de la vache folle) est une maladie fatale chez les bovins qui cause une dégénérescence du système nerveux central, entraînant la formation de trous sous forme d'une éponge, appelés vacuoles dans le cerveau. Elle fait partie d'un groupe de maladies connu sous le nom d'encéphalopathie spongiforme transmissible (EST) tel que la tremblante chez les moutons et l'encéphalopathie des cervidés chez les cerfs et les wapitis. Les recherches sur l'ESB sont incomplètes, mais on a associé cette maladie à la présence d'une protéine prion anormale et à ce jour, il n'existe aucun traitement ou vaccin efficace. Avant mai 2003, le gouvernement du Canada maintenait la position que le Canada était exempt d'ESB. En mai 2003, dans le cadre du programme de surveillance active de l'ESB par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), le gouvernement provincial de l'Alberta a testé une vache condamnée à l'abattage et l'a jugée impropre à la consommation humaine. Cette vache a par la suite été déclarée infectée par l'ESB.

Alors que l'ESB est une maladie bovine, et donc un enjeu de santé animale, les études épidémiologiques ont indiqué qu'il existe un lien entre la consommation de produits contenant des tissus provenant de bovins infectés par l'ESB, appelé matériel à risque spécifié (MRS) et la variante de la maladie Creutzfeldt Jakob (vMCJ) chez les humains. La vMCJ est une maladie neuro-dégénérative incurable à croissance rapide et toujours fatale. Même si on a effectué beaucoup de recherche sur le sujet, tel que reflétée dans la littérature scientifique, il a été impossible d'établir un lien direct entre l'ESB et la vMCJ, et ce lien n'est pas tout à fait bien compris.

Néanmoins, le gouvernement s'est engagé à réduire la possibilité d'exposition des Canadiens à l'agent de l'ESB par la consommation d'aliments contenant des tissus d'animaux infectés. Le Canada a établi un solide programme afin de prévenir l'entrée de l'ESB dans l'approvisionnement alimentaire. Au cours de la dernière décennie, le Canada a mis en oeuvre les mesures suivantes :

- depuis 1990, l'ESB est une maladie à déclaration obligatoire, de sorte que tout cas suspect d'ESB doit être déclaré à un vétérinaire fédéral;
- la création d'un programme de surveillance en 1992 selon lequel les cerveaux des bovins subissent le test de détection de la maladie; environ 10 000 bêtes ont subi le test à ce jour;
- depuis 1997, le Canada a interdit l'alimentation des ruminants à partir de produits de protéines équarris de ruminants (bovins, moutons, chèvres, bisons, wapitis ou cerfs);
- l'interdiction d'importer des produits hautement susceptibles d'apporter l'ESB au Canada; le Canada autorise l'importation de ruminants vivants seulement de la Nouvelle-Zélande, de l'Australie et des États-Unis;
- l'importation de la viande et des produits de viande seulement de pays considérés exempts d'ESB sont, en plus de ceux susmentionnés, l'Argentine, le Brésil, le Chili et l'Uruguay;
- la création d'un Programme canadien d'identification du bétail pour les bovins et les bisons, permettant ainsi de retracer

- a comprehensive risk assessment to identify BSE risk mitigation measures. Canada has been vigilant in implementing these measures.

In addition, the federal inspection system already requires that the spinal cord, an SRM, be removed from all red meat carcasses, regardless of age. This requirement is an interpretation of the definition of “meat”, as specified in the *Meat Inspection Regulations*. Furthermore, this requirement ensures that there be an absence of spinal cord tissue in products resulting from mechanical separation and that only bones, dressed carcasses or parts of dressed carcasses from food animals are used for human consumption.

In view of the recent change in Canada’s BSE status, the Government has conducted a risk assessment specific to the public health impact associated with the removal of SRM from cattle. During the scientific assessment, the following parameters were examined for their impact on public health:

- potential prevalence of BSE in cattle;
- relative prevalence of BSE in at risk (suspicious and fallen) cattle;
- age distribution and number of animals at healthy slaughter;
- distribution of age of infection;
- progress and distribution of infectivity by age;
- distribution of incubation period;
- distribution of age at onset;
- sensitivity and specificity of rapid tests.

The risk assessment conducted by Health Canada focussed on the risk of exposure to BSE and the impact of the SRM removal options considered. Given that the BSE prevalence in Canada’s domestic cattle population is now estimated at possibly one in a million, and incorporating information regarding age distribution of animals — in the herd and going to slaughter — it is estimated that 0.5 BSE infected animal per year could go to slaughter.

In this risk assessment, the Government identified the following list of bovine tissues that are considered specified risk material (SRM): brain, skull, eyes, tonsils, vertebral column, spinal cord and all dorsal root ganglia from cattle over 30 months of age, and the small intestine for cattle of all ages. The SRM list was developed based on the review of the latest available science surrounding the experimental oral transmission of BSE to cattle using cattle bioassays and the analysis of tissues from naturally infected clinical BSE cases. The specific tissues identified for inclusion in the Government’s SRM list are those bovine tissues that have been shown to have detectable infectivity in cattle. As a result of discussions between Health Canada and CFIA officials, the term “vertebral column” will not be included in the definition for SRM but will be identified in directives from CFIA as the most effective means to ensure removal of the spinal cord and dorsal root ganglia which are the specific infective tissues. Also, the term “small intestine” has been changed to “distal ileum” in the definition to better target the part of the small intestine identified to contain infective tissues.

les mouvements d’animaux individuels à partir du troupeau d’origine jusqu’à l’abattage;

- une évaluation complète des risques afin d’identifier les mesures d’atténuation des risques d’ESB. Le Canada a appliqué ces mesures avec vigilance.

En outre, le système d’inspection fédéral requiert déjà que la moelle épinière, un MRS, soit enlevée des carcasses de toute viande rouge, peu importe l’âge. Cette exigence est une interprétation de la définition de « viande », tel que spécifié dans le *Règlement sur l’inspection des viandes*. En outre, cette exigence permet de s’assurer de l’absence de tissus de moelle épinière dans les produits qui résultent de la séparation mécanique et que seulement les os, les carcasses parées ou parties de carcasses parées d’animaux destinés à l’alimentation seront utilisés pour la consommation humaine.

Étant donné le changement récent de la situation de l’ESB au Canada, le gouvernement a effectué une évaluation des risques spécifiques aux incidences sur la santé publique associées au retrait de MRS des bovins. Durant l’évaluation scientifique, on a examiné les paramètres suivants en fonction de leurs incidences sur la santé publique :

- Prévalence possible d’ESB chez les bovins;
- Prévalence relative d’ESB chez les bovins à risque (suspects et mourants);
- Distribution selon l’âge et nombre d’animaux d’abattage sains;
- Distribution selon l’âge d’infection;
- Progrès et distribution d’infectiosité selon l’âge;
- Distribution selon la période d’incubation;
- Distribution selon l’âge au début de la maladie;
- Sensibilité et spécificité des épreuves de dépistage rapide.

L’évaluation des risques effectuée par Santé Canada a porté sur le risque d’exposition à l’ESB et l’impact des options d’extraction de MRS étudiées. Étant donné qu’on estime maintenant la prévalence de l’ESB au sein de la population bovine canadienne à peut-être un sur un million, et en intégrant les données portant sur la distribution des animaux selon l’âge — dans les troupeaux et destinés à l’abattage — on estime que 0,5 des animaux infectés par l’ESB par année pourraient être abattus.

Lors de cette évaluation des risques, le gouvernement a identifié la liste suivante de tissus bovins considérés du matériel à risque spécifié (MRS) : le cerveau, le crâne, les yeux, les amygdales, la colonne vertébrale, la moelle épinière et tous les ganglions de la racine dorsale des bovins âgés de plus de 30 mois et l’intestin grêle de bovins de tous âges. On a élaboré la liste de MRS en fonction de la recherche scientifique la plus récente portant sur la transmission orale expérimentale de l’ESB aux bovins en utilisant des tests biologiques de bovins et l’analyse des tissus provenant de cas d’ESB cliniques infectés de façon naturelle. Les tissus spécifiques identifiés pour inclusion dans la liste de MRS du gouvernement sont ceux de bovins qui ont été démontrés comme ayant une infectiosité détectable chez les bovins. Suite aux discussions entre Santé Canada et les fonctionnaires de l’ACIA, le terme « colonne vertébrale » ne sera pas inclus dans la définition pour le MRS mais sera identifié dans les directives de l’ACIA comme la façon la plus efficace d’assurer le retrait de la moelle épinière et des ganglions de la racine dorsale qui sont les tissus spécifiques infectieux. Également, le terme « intestin grêle » a été changé pour « iléon distal » dans la définition afin de mieux

The Government has also been reviewing its current policies on BSE prevention, surveillance and livestock feeding restrictions with a view to strengthening BSE controls where appropriate.

As a result of the risk assessment and the review of policies on prevention, regulatory amendments are promulgated to protect consumers from exposure to SRM in food products by removing potentially infected tissues from the human food supply. More precisely, the *Food and Drug Regulations* are amended to establish a definition for SRM and a provision to prohibit the sale or import for sale of food products containing SRM except as noted below for countries considered BSE-free. Concurrently, this regulatory package amends the *Health of Animals Regulations* in order to further reduce the risk of SRM from entering the Canadian human food system. The *Health of Animals Regulations* are amended to include the same definition of SRM, to require removal of SRM from cattle aged 30 months or older and to explicitly prohibit the export and use of SRM in any form as food for humans. A prohibition against the import of cattle, cattle products or their by-products from non-BSE free countries is not included in the amendments to the *Health of Animals Regulations* since the prohibition of such importation of cattle and their products is covered by existing provisions in the *Health of Animals Regulations*. The purpose of the *Health of Animals Act and Regulations* is to prevent the introduction of animal diseases into Canada and to prevent the spread within Canada of diseases of animals that either affect human health or could have a significant economic effect on the Canadian livestock industry.

An additional amendment to section 10 of the *Health of Animals Regulations* reflects the change in the Import Reference Document to extend the current maximum period of quarantine from 30 to 36 weeks. A regulatory amendment to allow imported veal calves to remain in quarantine for a period up to 36 weeks is required. The current United States prohibition against the import of veal calves from Canada is resulting in calves remaining in quarantine beyond the maximum allowable 30-week quarantine period. The CFIA inspectors must initiate enforcement action.

Under the *Food and Drug Regulations*, an exemption to the prohibition against the sale or import for sale of food products containing SRM is made for food products originating from countries that meet Canada's BSE-free requirements. A similar exemption is also made under the *Health of Animals Regulations* for SRM originating from BSE-free countries. A transitional period of thirty (30) days for the coming into force of these prohibitions under both sets of Regulations is established to provide the time necessary for industry to implement the new requirements, and permit the continued sale of food products manufactured for sale or imported for sale before the coming into force of the regulations. In addition, food products already in the marketplace before the coming into force are exempted from the prohibitions. These measures are necessary in order to avoid the unnecessary removal of foods considered to be safe and to maintain the continued confidence of the consumer in the Canadian food supply.

cibler la partie de l'intestin grêle identifiée comme contenant des tissus infectieux.

Le gouvernement a aussi examiné ses politiques actuelles sur la prévention de l'ESB, la surveillance et les restrictions de l'alimentation des bovins dans le but de renforcer son contrôle de l'ESB selon le besoin.

Suite à l'évaluation des risques et la révision des politiques sur la prévention, des modifications réglementaires sont adoptées afin de protéger les consommateurs contre une exposition au MRS dans les produits alimentaires en éliminant les tissus potentiellement infectés de l'approvisionnement alimentaire humain. Plus précisément, le *Règlement sur les aliments et drogues* est modifié afin de définir le MRS et d'ajouter une disposition interdisant la vente ou l'importation à des fins de vente de produits alimentaires contenant du MRS sauf tel que susmentionné pour les pays considérés exempts d'ESB. En même temps, ces modifications réglementaires modifient le *Règlement sur la santé des animaux* afin de réduire le risque que du MRS entre dans l'approvisionnement alimentaire canadien. Le *Règlement sur la santé des animaux* est modifié afin d'inclure la même définition pour le MRS, d'obliger le retrait de MRS des boeufs âgés de plus de 30 mois et d'interdire explicitement l'exportation et l'utilisation de MRS dans toute forme d'aliment destinée à la consommation humaine. L'interdiction d'importer des boeufs, des produits issus des boeufs ou des sous-produits de boeufs de pays non exemptés d'ESB n'est pas inclus dans les modifications au *Règlement sur la santé des animaux* puisque l'interdiction d'importer ces bovins et leurs produits est déjà compris dans ce règlement. Le but de la Loi et du *Règlement sur la santé des animaux* est de prévenir l'entrée de maladies animales et la propagation au Canada de maladies animales qui affectent soit la santé humaine ou qui pourraient avoir un effet économique important sur l'industrie canadienne de l'élevage.

Une modification additionnelle à l'article 10 du *Règlement sur la santé des animaux* reflète le changement dans le Document de référence relatif à l'importation afin de prolonger la période maximum de quarantaine actuelle de 30 à 36 semaines. Une modification au règlement autorisant la mise en quarantaine des veaux de lait importés pour une période maximum de 36 semaines est requise. La présente interdiction des États-Unis sur l'importation de veaux de lait du Canada fait en sorte que les veaux demeurent en quarantaine au-delà de la période maximum de 30 semaines permises. Les inspecteurs de l'ACIA doivent entreprendre des mesures appropriées d'application.

Dans le cadre du *Règlement sur les aliments et drogues*, les aliments provenant de pays qui répondent aux exigences d'exemptions canadiennes en matière d'ESB sont exemptés de l'interdiction de vendre ou d'importer à des fins de vente des produits alimentaires contenant du MRS. Une exemption similaire est aussi accordée dans le cadre du *Règlement sur la santé des animaux* pour le MRS provenant des pays qui répondent aux exigences d'exemptions canadiennes en matière d'ESB. Une période de transition de trente (30) jours pour l'entrée en vigueur de ces interdictions sous les deux ensembles de règlements est établie afin de donner le temps nécessaire à l'industrie de mettre en application ces nouvelles exigences et de permettre la vente continue de produits alimentaires déjà sur le marché afin d'éviter de retirer inutilement des aliments considérés sains et ainsi de maintenir la confiance des consommateurs dans l'approvisionnement alimentaire canadien.

International Situation and Trade Implications

United Kingdom (UK)

BSE first came to light in the mid-1980s in the UK. Action to control BSE peaked in 1992 with the slaughter of 37,280 cattle. Since 1992, the cases of BSE have declined to 1,189 in 2001. The experience in the UK resulted in the initiation of many scientific studies on BSE and the significance of BSE in relation to human health.

Under *The Specified Risk Material Regulations 1997* (Statutory Instrument 1997 No. 2965), "specified risk material" means: (a) class I and class II specified bovine material; (b) class I and class II specified sheep or goat material; and (c) specified solid waste. (For further information see the website <http://www.hms.gov.uk/si/si1997/19972965.htm#4>).

The classes of specified bovine material are further defined as: "class I specified bovine material" in relation to a bovine animal means — (a) the skull, including the brain and eyes, tonsils and spinal cord, of an animal which was slaughtered or has died outside the UK at an age greater than 12 months; and (b) the brains, spinal cord, thymus, tonsils, spleen and intestines of an animal which was slaughtered or has died in the UK at an age greater than six months, and also the skull (including the eyes) of such an animal which was aged more than twelve months at the time of death;

"class II specified bovine material" in relation to a bovine animal means — (a) the head of an animal which was slaughtered or has died in the United Kingdom at an age of six months or over, except — (i) any part of the head which is class I specified bovine material; and (ii) the tongue, where it is removed from the head immediately after slaughter and before the head is stained; and (b) the thymus and intestines of an animal which — (i) died or was slaughtered in the United Kingdom at an age of two months or over but less than six months; or (ii) was slaughtered in the United Kingdom at an age of less than two months for human consumption.

Section 7 of these Regulations include the following prohibitions against the use of specified risk material:

- (1) No person shall sell any specified risk material, or any food containing specified risk material, for human consumption.
- (2) No person shall use any specified risk material in the preparation of food for sale for human consumption.
- (3) No person shall sell any specified risk material for use in the preparation of any food for sale for human consumption.
- (4) For the purposes of this regulation "specified risk material" includes anything derived from it."

To date, subsequent to the outbreak of BSE in cattle from the mid 1980s to the early 1990s, there have been 131 deaths from vCJD in the UK. (For further information see the website <http://www.doh.gov.uk/cjd/>).

European Commission (EC)

Current BSE infectivity studies, including those done by the European Commission's Scientific Steering Committee (SSC) suggest that the brain, skull, spinal cord and vertebral column

Situation internationale et incidences commerciales

Royaume-Uni (RU)

On a d'abord commencé à parler d'ESB vers le milieu des années 1980 au RU. Les mesures de contrôle de l'ESB ont connu leur point fort en 1992 avec l'abattage de 37 280 bovins. Depuis 1992, les cas d'ESB ont diminué à 1 189 en 2001. L'expérience du RU a donné lieu au lancement de plusieurs études scientifiques sur l'ESB et la signification de l'ESB pour la santé humaine.

Le « Specified Risk Material Regulations » 1997 (texte réglementaire numéro 2965 datant de 1997), « précisait que le matériel à risque spécifié » comprenaient : a) des matières bovines spécifiées de classe I et classe II; b) des matières de mouton ou de chèvre spécifiées de classe I et classe II; et c) des déchets solides spécifiés. (Pour de plus amples informations voir le site Web : <http://www.hms.gov.uk/si/si1997/19972965.htm#4>).

Les classes de matières bovines spécifiées sont définies plus loin comme étant :

« de la matière bovine spécifiée de classe I » par rapport aux bovins — a) le crâne, y compris la cervelle et les yeux, les amygdales et la moelle épinière d'un animal qui a été abattu ou est mort à l'extérieur du RU et était âgé de plus de 12 mois; et b) la cervelle, la moelle épinière, le thymus, les amygdales, la rate et les intestins d'un animal qui a été abattu ou est mort au RU et était âgé de plus de six mois, et également le crâne (y compris les yeux) d'un tel animal qui était âgé de plus de douze mois à sa mort;

« la matière bovine spécifiée de classe II » par rapport aux bovins — a) la tête d'un animal qui a été abattu ou est mort au Royaume-Uni et était âgé de six mois ou plus sauf (i) toute partie de la tête qui est une matière bovine spécifiée de classe I; et (ii) la langue qui est enlevée de la tête immédiatement après l'abattage avant qu'elle ne soit teinte; et b) le thymus et les intestins d'un animal qui (i) est mort ou a été abattu au Royaume-Uni et qui était âgé de deux mois ou plus mais de moins de six mois; ou (ii) a été abattu au Royaume-Uni et était âgé de moins de deux mois pour la consommation humaine.

L'article 7 de ces règlements comprend les interdictions suivantes contre l'usage de matériels à risques spécifiés :

- « (1) aucune personne ne vendra de matériels à risques spécifiés ou tout aliment contenant des matériels à risques spécifiés, destinés à la consommation humaine.
- (2) aucune personne n'utilisera de matériels à risques spécifiés dans la préparation d'aliments pour la vente à des fins de consommation humaine.
- (3) aucune personne ne vendra de matériels à risques spécifiés pour usage dans la préparation de tout aliment vendu à des fins de consommation humaine.
- (4) pour les fins de ce règlement, « matériels à risque spécifiés » comprend n'importe quel matériel qui en est dérivé .»

À ce jour, après l'éclosion d'ESB chez les bovins au milieu des années 1980 jusqu'au début des années 1990, il y a eu 131 mortalités dues à la vMCJ au RU. (Pour de plus amples informations voir le site Web : <http://www.doh.gov.uk/cjd/>).

Commission européenne (CE)

Les études en cours sur l'infectiosité de l'ESB comprenant celles effectuées par le Comité scientifique directeur de la Commission européenne indiquent que la cervelle, le crâne, la

including the dorsal root ganglia and trigeminal ganglia, eyes, tonsils, and small intestines represent the overwhelming majority of the BSE infectivity in cattle expressing clinical symptoms of the disease. These tissues taken together represent specified risk material (SRM) for cattle.

The EU has established:

- a passive surveillance in animals with clinical symptoms compatible with BSE, which was introduced from 1998 at EU level and focussed primarily on clinical cases notified as suspects;
- an active surveillance (monitoring), which was introduced in 2001 at EU level and is based on the use of rapid post mortem tests.

United States

The United States has in place a variety of stringent measures to prevent the occurrence of BSE in that country. In view of the case of BSE in Canada, the United States Food and Drug Administration and the United States Department of Agriculture, Food Safety Inspection Service, are considering whether additional measures that may be required in that country with respect to SRM. There are on-going discussions between Canada and the United States on this issue. (For further information see <http://vm.cfsan.fda.gov/~mow/prion.html>).

Australia/New Zealand

The Australia New Zealand Food Standards Code was amended in July 2001 to require all beef and beef products sold in Australia to be BSE-free.

A certification system that determines the conditions under which beef and beef products may enter Australia came into effect on September 16, 2001. It applies to all countries. (For further information see <http://www.health.gov.au/pubhlth/strateg/bse/faq.htm#bsehumans>).

The Australia New Zealand Food Authority (FSANZ) established a BSE Expert Group of domestic and international experts to systematically examine the available scientific data and information to estimate the risks to human health from consumption of beef and beef products containing the BSE agent. ANZFA conducted this risk assessment in consultation with national and international experts. The BSE Expert Group's assessment report was finalised in June 2002. (For further information, see <http://www.foodstandards.gov.au/whatsinfood/bovinespongiformencephalopathybse/assessmentofrisktopu1625.cfm>).

Alternatives

The alternatives considered by the Government to minimize the potential exposure of SRM to consumers to the lowest possible level were: (1) maintain the status quo; (2) a voluntary program to exclude tissues of SRM in food products; (3) adoption of relevant international standards; and (4) regulatory amendments under the *Food and Drugs Act* to prohibit the sale or the import for sale of foods containing SRM. With regard to the *Health of Animals Regulations*, the options considered were: (1) do not amend the regulations; (2) voluntary codes or requirements; and (3) amend the *Health of Animals Regulations*.

moelle épinière et la colonne vertébrale, y compris les ganglions de la racine dorsale et les ganglions trigémiques, les yeux, les amygdales, et l'intestin grêle représentent une grande partie de l'infectiosité de l'ESB dans les bovins qui démontrent des symptômes cliniques de la maladie. Ces tissus pris dans leur ensemble représentent du matériel à risque spécifié (MRS) pour le bétail.

L'UE a établi :

- une surveillance passive des animaux démontrant des symptômes cliniques compatibles avec l'ESB qui a été mise sur pied en 1998 au niveau de l'UE et qui a porté essentiellement sur les cas cliniques relevés comme étant suspects;
- une surveillance active (suivi) qui a été mise en place en 2001 au niveau de l'UE et qui est basée sur l'utilisation d'épreuves de dépistage rapide post mortem.

États-Unis

Les États-Unis ont mis en place une variété de mesures sévères afin de prévenir l'apparition de l'ESB dans ce pays. À la suite du cas d'ESB au Canada, la « U.S. Food and Drug Administration » et le « United States Department of Agriculture, Food Safety Inspection Service », examinent quant à savoir si des mesures additionnelles sont requises dans ce pays relativement au MRS. On poursuit des discussions entre le Canada et les États-Unis sur cette question. (Pour de plus amples informations, voir le site Web : <http://vm.cfsan.fda.gov/~mow/prion.html>).

Australie/Nouvelle-Zélande

Le « Australia New Zealand Food Standards Code » a été modifié en juillet 2001 pour exiger que tout boeuf et produit de boeuf vendus en Australie soient exempts d'ESB.

Un système de certification qui précise les conditions sous lesquelles le boeuf et les produits de boeuf peuvent entrer en Australie est entré en vigueur le 16 septembre 2001. Il s'applique à tous les pays. (Pour de plus amples informations, voir le site Web : <http://www.health.gov.au/pubhlth/strateg/bse/faq.htm#bsehumans>).

Le « Australia New Zealand Food Authority » (FSANZ) a créé un groupe d'experts de niveau national et international en matière d'ESB afin d'examiner systématiquement les données et renseignements scientifiques disponibles visant à évaluer les risques à la santé humaine provenant de la consommation du boeuf et des produits du boeuf contenant l'agent ESB. L'ANZFA a effectué cette évaluation des risques en consultation avec des experts nationaux et internationaux. Le rapport d'évaluation du groupe d'experts sur l'ESB a été finalisé en juin 2002. (Pour de plus amples informations, voir le site Web : <http://www.foodstandards.gov.au/whatsinfood/bovinespongiformencephalopathybse/assessmentofrisktopu1625.cfm>).

Solutions envisagées

Les solutions envisagées par le gouvernement afin de minimiser l'exposition possible des consommateurs au MRS comprennent les suivantes : (1) le maintien du statu quo; (2) un programme volontaire afin d'exclure les tissus de MRS dans les produits alimentaires; (3) l'adoption de normes internationales pertinentes; et (4) des modifications réglementaires sous le *Règlement sur les aliments et drogues* afin d'interdire la vente ou l'importation à des fins de vente d'aliments contenant du MRS. En ce qui a trait au *Règlement sur la santé des animaux*, le gouvernement a envisagé les options suivantes : (1) ne pas modifier le règlement; (2) établir des codes ou exigences volontaires; et (3) modifier le *Règlement sur la santé des animaux*.

Food and Drug Regulations

Given the finding of BSE in a Canadian cow, the Government believes that maintaining the status quo is not appropriate. A voluntary approach is not considered acceptable in view of the different levels of jurisdiction involved in meat inspection across Canada and the need to effectively minimize the potential exposure of Canadians to SRM. The adoption of international standards is considered inadequate as the international standards are guidelines to identify SRM but do not make statements about the sale of products derived from BSE-infected cattle. Option 4 is the preferred alternative as it is considered that regulatory amendments are the most appropriate means to target SRM in the Canadian situation, protect the health of consumers through transparent and enforceable prohibitions to reduce the potential exposure of consumers to SRM and address the concerns of Canada's trading partners.

Within this last alternative, the Government considered three options:

- (1) designate skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils and spinal cord as SRM in cattle over 30 months of age, and distal ileum in cattle of all ages (i.e., removal of tissues which account for 96% of infective material); or
- (2) designate skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils, spinal cord, and all dorsal root ganglia as SRM in cattle over 30 months of age, and distal ileum in cattle of all ages (i.e., removal of tissues which account for 99% of infective material); or
- (3) designate the skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils, spinal cord and all dorsal root ganglia as SRM in cattle over 24 months of age, and the distal ileum in cattle of all ages (i.e., removal of tissues which account for 99% of infective material).

Option 2 was preferred because it provides the maximum level of protection by removing infective material and therefore reducing, to the lowest possible level, the potential exposure of SRM to Canadians while not creating an unnecessarily low age criteria for additional processing requirements for cattle to be slaughtered for food use.

Option 3 was not preferred on the basis that it would not remove a greater amount of infective material than option 2 and it would establish an additional criteria for processing requirements for cattle between 24 and 30 months.

Health of Animals Regulations

- (1) *Do not amend the regulations:*

Not amending the *Health of Animals Regulations* is unacceptable as the regulations will provide enhanced protection against BSE and protect public health.

- (2) *Voluntary codes or requirements:*

The introduction of voluntary codes is unacceptable since there are no guarantees that affected industry will comply with voluntary codes. These requirements are in the interest of consumer protection and therefore must carry stiff deterrents only provided thorough regulation. It is also important to convey a strong

Règlement sur les aliments et drogues

Compte tenu de la découverte de l'EBS chez une vache canadienne, le gouvernement croit que le maintien du statu quo n'est pas pertinent. Une approche volontaire n'est pas jugée acceptable étant donné les différents niveaux de compétence participant à l'inspection des viandes à travers le Canada et le besoin de minimiser efficacement la possibilité d'exposition des Canadiens au MRS. L'adoption de normes internationales était inadéquate puisque les normes internationales sont des lignes directrices permettant de dépister le MRS mais ne comprend pas d'énoncés sur la vente de produits dérivés de boeuf infecté par l'ESB. L'option 4 est la solution préférée puisque le gouvernement considère que les modifications réglementaires sont le moyen le plus approprié de cibler le MRS dans le contexte canadien, de protéger la santé des consommateurs au moyen d'interdictions transparentes et exécutoires permettant de réduire l'exposition possible des consommateurs au MRS et de répondre aux préoccupations des partenaires commerciaux du Canada.

Dans le cadre de cette dernière solution possible, le gouvernement a examiné trois options :

- (1) désigner le crâne, la cervelle, les ganglions trigémiques, les yeux, les amygdales et la moelle épinière comme du MRS chez les boeufs âgés de plus de 30 mois, et l'iléon distal chez les boeufs de tous les âges (c.-à-d., enlèvement des tissus qui comptent pour 96 % du matériel infectieux); ou
- (2) désigner le crâne, la cervelle, les ganglions trigémiques, les yeux, les amygdales, la moelle épinière et tous les ganglions de la racine dorsale comme du MRS chez les boeufs âgés de plus de 30 mois, et l'iléon distal chez les boeufs de tous les âges (c.-à-d., enlèvement des tissus qui comptent pour 99 % du matériel infectieux); ou
- (3) désigner le crâne, la cervelle, les ganglions trigémiques, les yeux, les amygdales, la moelle épinière et tous les ganglions de la racine dorsale comme du MRS chez les boeufs âgés de plus de 24 mois, et l'iléon distal chez les boeufs de tous les âges (c.-à-d., enlèvement des tissus qui comptent pour 99 % du matériel infectieux).

Le gouvernement a préféré l'option 2 parce qu'elle offre le niveau maximum de protection en enlevant le matériel infectieux et, par conséquent, en réduisant ainsi au minimum, l'exposition possible des Canadiens au MRS tout en ne créant pas indûment de critères d'âge minimum pour l'ajout d'exigences de traitement pour le boeuf abattu à des fins alimentaires.

Le gouvernement n'a pas accordé sa préférence à l'option 3 parce qu'elle n'éliminerait pas un montant plus grand de matériel infectieux que l'option 2 et qu'elle établirait d'autres critères pour les exigences de traitement des boeufs âgés de 24 à 30 mois.

Règlement sur la santé des animaux

- (1) *Ne pas modifier le règlement :*

Il ne serait pas acceptable de ne pas modifier le *Règlement sur la santé des animaux* étant donné que le règlement fournira une protection accrue contre l'ESB et protégera la santé publique.

- (2) *Codes ou exigences volontaires :*

L'adoption de codes volontaires est inacceptable car il n'y a aucune garantie que l'industrie touchée s'y conformera. Ces exigences sont dans l'intérêt de la protection du consommateur et, par conséquent, doivent comprendre des éléments dissuasifs rigoureux que seul un règlement peut offrir. Il est également

message to our trading partners that the Government is taking all possible measures to address the BSE risk.

(3) The preferred option is to amend the *Health of Animals Regulations*. These amendments will provide enhanced requirements to protect consumers from exposure by removing potentially infected tissues from the human food chain at point of slaughter. By amending these regulations, more than 99% of the infective tissue of cattle will be removed from the food continuum.

Benefits and Costs

These amendments are beneficial to Canadians by minimizing the potential exposure of SRM to consumers and therefore providing an increased level of protection of the health of Canadian consumers of beef products. In addition, beef is an important staple food in the diet of Canadians and these measures assist in the maintenance of consumer confidence in the safety of the food supply and the availability of beef products in the marketplace.

The current BSE incident led to an immediate loss of foreign markets. Exports of beef and live cattle to the United States exceeded \$3.5 billion in 2002. Furthermore the implementation of additional regulatory measures increase both domestic and international confidence in the safety of Canadian cattle and beef products.

Given the negative financial impact that the current BSE discovery has had on Canada's beef export market, the minimal costs of removing SRM from the human food supply clearly show a benefit to making these amendments. A regulatory amendment under the *Health of Animals Regulations* to extend the allowable quarantine period up to 36 weeks allows Canadian veal producers to remain in compliance with the regulation.

The costs for the removal and segregation of SRM will be greatest for the abattoirs. It will be their responsibility to separate and dispose of the designated prohibited tissues so that they do not enter the human food supply. The bulk of the Canadian cattle slaughtered, approximately 95%, occurs in federally registered establishments. The remaining 5% takes place primarily in provincially licensed abattoirs of the three provinces with the largest cattle populations, namely, Alberta, Ontario and Quebec. These three provinces have well established provincial meat inspection systems that require ante-mortem inspection of all cattle.

In 2002, almost 3.3 million cattle were processed in federally registered establishments. Almost 70% or 2.3 million of these cattle were processed in federally registered plants in Alberta. Nearly 84% of the total federally processed cattle were young animals, mostly 18 months of age. Therefore, the potential for the SRM of most beef animals slaughtered in Western Canada to introduce infectivity into the food supply is considered remote. The impact of the regulatory amendments for 84% of the federally processed cattle will be related to the removal of the small intestine from the human food supply.

The bulk of the cost of industry compliance with the regulatory amendments will result from the need for the identification, segregation and special processing of targeted animals, i.e., those

important de transmettre un message clair à nos partenaires commerciaux que le gouvernement prend toutes les mesures possibles pour répondre au risque posé par l'ESB.

(3) L'option privilégiée est celle de modifier le *Règlement sur la santé des animaux*. Ces modifications comprendront des exigences plus importantes pour protéger les consommateurs contre une exposition en éliminant les tissus possiblement infectés de l'approvisionnement alimentaire humain à l'étape de l'abattage. En modifiant le règlement, plus de 99 % des tissus infectieux des bovins seront éliminés du continuum alimentaire.

Avantages et coûts

Ces modifications sont bénéfiques aux Canadiens en minimisant l'exposition possible des consommateurs au MRS et, par conséquent, en augmentant le niveau de protection de la santé des consommateurs canadiens de produits du boeuf. De plus, le boeuf est un aliment de base important dans le régime des Canadiens. Ces mesures aideront à maintenir la confiance des consommateurs quant à la sécurité sanitaire de l'approvisionnement alimentaire et des produits du boeuf sur le marché.

L'incident actuel d'ESB a entraîné une perte immédiate de marchés étrangers. Les exportations de bovins et de bétail vivant vers les États-Unis ont dépassé 3,5 milliards de dollars en 2002. De plus, la mise en oeuvre de mesures réglementaires additionnelles augmente la confiance nationale et internationale dans la salubrité des produits du boeuf et du bétail canadiens.

Étant donné l'incidence financière négative de la découverte récente d'ESB au niveau du marché d'exportation de bovins du Canada, les coûts minimes d'éliminer le MRS de l'approvisionnement alimentaire humain démontrent clairement l'avantage d'apporter de telles modifications. Une modification réglementaire sous le *Règlement sur la santé des animaux* dans le but de prolonger la période de quarantaine autorisée à 36 semaines permet aux éleveurs de veaux au Canada de demeurer conformes au règlement.

Ce seront les abattoirs qui subiront les coûts les plus élevés en matière d'extraction et de séparation mécanique de MRS. Ils seront responsables de séparer les tissus désignés interdits et d'en disposer de manière à ce qu'ils n'entrent pas dans l'approvisionnement alimentaire humain. L'abattage de la majorité des bovins canadiens, soit environ 95 %, se produit dans des établissements fédéraux agréés. L'abattage des autres 5 % a lieu principalement dans des abattoirs agréés dans les trois provinces ayant les populations de bovins les plus élevées, c'est-à-dire l'Alberta, l'Ontario et le Québec. Ces trois provinces ont des systèmes provinciaux d'inspection des viandes bien établis qui requièrent une inspection ante mortem de tous les bovins.

En 2002, près de 3,3 millions de bovins ont été traités dans des établissements fédéraux agréés. Près de 70 % ou 2,3 millions de ces bovins ont été traités dans des usines agréées au fédéral en Alberta. Près de 84 % de tous les bovins traités au niveau fédéral étaient de jeunes animaux, pour la plupart âgés de 18 mois. Par conséquent, on juge peu probable que le MRS de la plupart des animaux de boeuf abattus dans l'Ouest canadien permette à l'infectiosité d'entrer dans l'approvisionnement alimentaire humain. L'impact des modifications réglementaires pour 84 % des bovins traités au fédéral sera relié à l'élimination de l'intestin grêle de l'approvisionnement alimentaire humain.

La majorité des coûts reliés à la conformité de l'industrie reliés aux modifications réglementaires entraînera le besoin de détecter, de ségréger et de traiter de façon spéciale les animaux ciblés,

over 30 months of age, which represent a maximum of 15% of total processed animals (approximately 0.5 million animals). Industry will have to ensure that properly trained staff maintain adequate documentation and separate handling and disposal practices from the time of slaughter to the final removal of all SRM tissues. The processing of these cattle will require extra care and time to process and there will be a increased loss of overall carcass weight with the removal of SRM.

The implementation of these Regulations will increase government costs to determine compliance with the new requirements. Initial implementation requires increased government resources for audit and compliance to SRM policy.

Consultation

The Government has initiated broad discussions with stakeholders, including federal/provincial/territorial (FPT) government officials and the Canadian beef industry.

Federal

There have been ongoing discussions among senior officials of Health Canada, the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) and the Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT).

P/T government officials

The Government has held discussions with the FPT Committee on Food Safety Policy, the FPT Agri-Food Inspection Committee and the Canadian Food Inspection System Implementation Group. There is general support from provinces and territories.

Canadian Council of Chief Medical Officers of Health

The Council provided general support on SRM removal to increase public health protection.

Industry

There has been on-going discussion with both the meat and rendering industries and there is broad support for this initiative. The majority of the Canadian cattle industry has remained very supportive of the Government's response to BSE. The industry has repeatedly acknowledged the government's extensive investigative efforts and has noted that the government, from a scientific perspective, has taken appropriate action to restore confidence in Canadian beef and beef products domestically and abroad. Specific discussions have involved the Canadian Meat Council and representatives from various industry sectors (e.g., feed, seed stock, cow-calf, feedlot, primary/secondary processing, rendering, food service and retail) at the National Beef Industry Value Chain Roundtable on June 23-24, 2003.

Compliance and Enforcement

The CFIA maintains on-going inspection of federally registered abattoirs. Compliance measures will require record keeping for the control and disposal of SRM under the *Health of Animals*

c.-à-d., ceux âgés de plus de 30 mois, ce qui représente un maximum de 15 % de tous les animaux traités (environ 0,5 million d'animaux). L'industrie devra s'assurer qu'un personnel adéquatement formé maintiendra des dossiers adéquats sur les pratiques de traitement et de disposition séparées à compter du moment de l'abattage jusqu'à l'extraction finale de tous les tissus de MRS. Le traitement de ces bovins exigera des soins et du temps supplémentaires et il y aura une perte accrue de poids total en carcasse en raison de l'extraction de MRS.

La mise en oeuvre de ce règlement augmentera les coûts gouvernementaux visant à vérifier la conformité aux nouvelles exigences. La mise en oeuvre initiale requiert des ressources gouvernementales accrues aux fins de vérification et de conformité à la politique sur le MRS.

Consultations

Le gouvernement a entrepris de vastes consultations auprès des intervenants, y compris les fonctionnaires représentant les gouvernements fédéral/provinciaux/territoriaux (FPT) et le secteur de l'élevage bovin canadien.

Niveau fédéral

Il y a eu des discussions continues entre des hauts fonctionnaires de Santé Canada, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), d'Agriculture et Agroalimentaire Canada (AAC) et du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI).

Représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux

Le gouvernement a tenu des discussions avec le Comité fédéral/provincial/territorial des politiques sur l'innocuité des aliments, le Comité fédéral/provincial/territorial de l'inspection agroalimentaire et le Comité de mise en oeuvre du système canadien de l'inspection des aliments. Toutes les provinces et tous les territoires ont accordé un appui général.

Conseil des Médecins hygiénistes en chef pour le Canada

Le Conseil a appuyé de façon générale la proposition d'éliminer le MRS dans le but d'augmenter la protection de la santé publique.

Industrie

On a tenu des discussions avec les industries des viandes et d'équarrissage qui appuient fortement l'initiative. L'industrie de l'élevage bovin canadien demeure majoritairement en faveur de la réponse du gouvernement à la situation de l'ESB. Le secteur a à maintes reprises reconnu les efforts d'enquête approfondis du gouvernement et a relevé que le gouvernement, d'un point de vue scientifique, a pris des mesures appropriées pour restaurer la confiance dans le boeuf et les produits canadiens du boeuf au Canada et à l'étranger. On a tenu des discussions spécifiques avec le Conseil des viandes du Canada et des représentants de divers secteurs de l'industrie (p. ex., alimentation animale, animaux reproducteurs, veau de naissance, parc d'engraissement, première transformation et transformation plus poussée, équarrissage des graisses animales, service alimentaire et au détail) lors de la Table ronde nationale sur la chaîne de valeur de l'industrie du boeuf les 23 et 24 juin 2003.

Respect et exécution

L'ACIA gère le système d'inspection continue des abattoirs agréés. Comme mesures de conformité, l'ACIA exigera la tenue des registres sur le contrôle et l'élimination de MRS en

Regulations. Enforcement measures will remain unchanged. Inspectors will be trained on the new requirements and will integrate them into their routine inspection activities at federally-registered establishments. It is important to note that the CFIA enforcement and compliance focus will be the point of slaughter.

The oversight of meat production varies from province to province. The CFIA has negotiated Memoranda of Understanding (MOUs) with regard to inspection activities with some provinces and territories. It may need to re-negotiate some of the MOUs or enter into specific bi-lateral discussions to ensure adequate inspection coverage in non-registered establishments.

Contacts

Mr. Ron 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

Dr. M.F. Baker
Director
Food of Animal Origin Division
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Telephone: (613) 221-7027
FAX: (613) 228-6636
E-mail: mbaker@inspection.gc.ca

vertu du *Règlement sur la santé des animaux*. Les mesures d'application ne changeront pas. Les inspecteurs recevront de la formation sur les nouvelles exigences et les intégreront dans leurs activités régulières d'inspection dans les établissements fédéraux agréés. Il est important de prendre note que l'accent de l'ACIA quant à la conformité et les mesures d'application sera au moment de l'abattage.

La surveillance de la fabrication des produits de viande variera de province en province. L'ACIA a négocié des protocoles d'entente (PE) relatifs aux activités d'inspection avec certaines provinces et certains territoires. Elle devra peut-être négocier de nouveau certains PE ou participer à des discussions bilatérales spécifiques afin d'assurer une couverture d'inspection adéquate dans les établissements non agréés.

Personnes-ressources

M. Ron Burke
Directeur
Bureau de la Réglementation sur les aliments,
et des affaires internationales et interagences
Santé Canada
A.L. : 0702C1
Ottawa (Ontario)
K1A 0L2
Téléphone : (613) 957-1828
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-3537
Courriel : sche-ann@hc-sc.gc.ca

D. M.F. Baker
Directeur
Division des aliments d'origine animale
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Téléphone : (613) 221-7027
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6636
Courriel : mbaker@inspection.gc.ca

Registration
SOR/2003-265 23 July, 2003

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1389 — Specified Risk Material)

P.C. 2003-1057 23 July, 2003

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 (1389 — Specified Risk Material)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1389 — SPECIFIED RISK MATERIAL)

AMENDMENT

1. The *Food and Drug Regulations*¹ are amended by adding the following after section B.01.047:

B.01.047.1 (1) The following definitions apply in this section. “BSE” means bovine spongiform encephalopathy. (*ESB*)

“specified risk material” means

- (a) the skull, brain, trigeminal ganglia, eyes, tonsils, spinal cord and dorsal root ganglia of cattle aged 30 months or older; and
- (b) the distal ileum of cattle of all ages. (*matériel à risque spécifié*)

(2) No person shall sell or import for sale food that contains specified risk material.

(3) Subsection (2) does not apply in respect of food that originates from a country that is designated as being free from BSE in accordance with section 7 of the *Health of Animals Regulations*.

(4) Subsection (2) does not apply in respect of food that is packaged for sale or imported for sale before the day on which this subsection comes into force.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the 31st day after the day on which they are registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2039, following SOR/2003-264.

Enregistrement
DORS/2003-265 23 juillet 2003

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1389 — matériel à risque spécifié)

C.P. 2003-1057 23 juillet 2003

Sur recommandation de la 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 (1389 — matériel à risque spécifié)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1389 — MATÉRIEL À RISQUE SPÉCIFIÉ)

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifié par adjonction, après l'article B.01.047, de ce qui suit :

B.01.047.1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« ESB » Encéphalopathie spongiforme bovine. (*BSE*)

« matériel à risque spécifié » S'entend de ce qui suit :

- a) le crâne, la cervelle, les ganglions trigéminals, les yeux, les amygdales, la moelle épinière et les ganglions de la racine dorsale des boeufs âgés de 30 mois ou plus;
- b) l'iléon distal des boeufs de tous âges. (*specified risk material*)

(2) Il est interdit de vendre ou d'importer pour la vente tout aliment qui contient du matériel à risque spécifié.

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas à l'égard de l'aliment qui provient d'un pays désigné comme exempt d'ESB en conformité avec l'article 7 du *Règlement sur la santé des animaux*.

(4) Le paragraphe (2) ne s'applique pas à l'égard de l'aliment emballé pour la vente ou importé pour la vente avant l'entrée en vigueur du présent paragraphe.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le trente et unième jour suivant la date de son enregistrement.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2039, suite au DORS/2003-264.

^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

Registration
SOR/2003-266 24 July, 2003

INCOME TAX ACT

**Regulations Amending the Income Tax
Regulations (Motor Vehicle Expenses and Benefits)**

P.C. 2003-1110 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Motor Vehicle Expenses and Benefits)*.

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME
TAX REGULATIONS (MOTOR VEHICLE
EXPENSES AND BENEFITS)**

1. Paragraphs 7305.1(a) and (b) of the *Income Tax Regulations*¹ are replaced by the following:

- (a) if a taxpayer is employed in a taxation year by a particular person principally in selling or leasing automobiles and an automobile is made available in the year to the taxpayer or a person related to the taxpayer by the particular person or a person related to the particular person, 14 cents; and
(b) in any other case, 17 cents.

2. Paragraph 7306(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) the product of 36 cents multiplied by the number of those kilometres;

APPLICATION

3. Section 1 applies to taxation years that end after 2002.

4. Section 2 applies to kilometres driven after 2002.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Income Tax Regulations* (the regulations) prescribe the automobile deduction limits and benefit rates for 2003. Proposed changes to these limits and rates are announced each year by news release. News Release 2002-109 issued by the Department of Finance on December 20, 2002 contained the announcement of the rates and limits for 2003.

^a S.C. 2000, c. 12, s. 142 (Sch. 2, par. 1(z.34))

^b R.S., c. 1 (5th Supp.)

¹ C.R.C., c. 945

Enregistrement
DORS/2003-266 24 juillet 2003

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

**Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur
le revenu (frais et avantages relatifs aux
automobiles)**

C.P. 2003-1110 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (frais et avantages relatifs aux automobiles)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
DE L'IMPÔT SUR LE REVENU (FRAIS ET
AVANTAGES RELATIFS AUX AUTOMOBILES)**

MODIFICATIONS

**1. Les alinéas 7305.1a) et b) du Règlement de l'impôt sur le
revenu¹ sont remplacés par ce qui suit :**

- a) 0,14 \$, lorsque l'emploi d'un contribuable auprès d'une personne, au cours d'une année d'imposition, consiste principalement à vendre ou à louer des automobiles et que, au cours de l'année, cette personne ou une personne qui lui est liée met une automobile à la disposition du contribuable ou d'une personne qui lui est liée;
b) 0,17 \$, dans les autres cas.

**2. L'alinéa 7306a) du même règlement est remplacé par ce
qui suit :**

- a) le produit de 0,36 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin;

APPLICATION

**3. L'article 1 s'applique aux années d'imposition se termi-
nant après 2002.**

**4. L'article 2 s'applique aux kilomètres parcourus
après 2002.**

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les modifications apportées au *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le règlement) ont pour objet de fixer les plafonds de déduction et les taux de calcul des avantages liés à l'utilisation d'une automobile pour 2003. Ces plafonds et taux sont révisés annuellement, puis annoncés par communiqué. Les plafonds et taux révisés pour 2003 ont été annoncés dans le cadre du communiqué 2002-109 du ministère des Finances le 20 décembre 2002.

^a L.C. 2000, ch. 12, art. 142, ann. 2, al. 1z.34)

^b L.R., ch. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., ch. 945

Section 7305.1 of the regulations applies for the purpose of subparagraph (v) in the description of A in paragraph 6(1)(k) of the *Income Tax Act* (the Act). These provisions determine the per-kilometre value of the personal benefit that an employee must recognize in computing income if the employee's automobile operating expenses are paid for by the employer. For taxation years ending after 2002, the prescribed rate for employees other than automobile sales and leasing employees is changed from 16 to 17 cents per kilometre. For taxpayers employed principally in selling or leasing automobiles, the prescribed rate is changed from 13 to 14 cents per kilometre, for taxation years ending after 2002.

Section 7306 of the regulations applies for the purpose of paragraph 18(1)(r) of the Act to determine the maximum amount deductible by an employer in respect of non-taxable automobile allowances paid by the employer to an employee. The maximum amount is determined by reference to the number of kilometres driven in the year for the purpose of earning income. The amendment to that section increases the per-kilometre limits for kilometres driven after 2002 by one cent.

Alternatives

These Regulations are necessary for the administration of the statutory requirements of the income tax system. There is, therefore, no alternative to amending these Regulations when these rates are changed.

Benefits and Costs

The amendment to section 7305.1 of the regulations increases the per-kilometre rate for determining the personal benefit component for an employee whose automobile operating expenses are paid for by the employer. The amendment to section 7306 of the regulations increases the amount that may be deducted by an employer in respect of a non-taxable automobile allowance.

The amendment to section 7306 of the regulations is expected to cause a decrease in federal tax revenues, which is expected to be partially offset by a small increase in federal tax revenues caused by the amendment to 7305.1 of the regulations. The net impact of all the changes is expected to reduce revenues to the government by approximately \$5 million annually.

Consultation

The amendments related to automobile expenses were announced in Department of Finance news release 2002-109 issued on December 20, 2002. This news release can be found at the following web address: <http://www.fin.gc.ca/news02/02-109e.html>.

The amendments were pre-published in of the *Canada Gazette*, Part I, on May 3, 2003. It was later noticed that words were missing from the English version of paragraph 7305.1(a) of the regulations in that pre-publication. That version of the paragraph was corrected by re-inserting in it, after the words "to the taxpayer", the words "or a person related to the taxpayer".

L'article 7305.1 du règlement s'applique dans le cadre du sous-alinéa (ii) de l'élément A de la formule figurant à l'alinéa 6(1)(k) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi). Il permet de déterminer la valeur au kilomètre de l'avantage que doit inclure dans le calcul de son revenu l'employé dont les frais liés au fonctionnement d'une automobile sont réglés par l'employeur. En ce qui concerne les années d'imposition se terminant après 2002, le taux auquel cette valeur est calculée pour les employés autres que ceux s'occupant de la vente et de la location d'automobiles passe de 0,16 \$ à 0,17 \$ le kilomètre. Le taux applicable aux contribuables dont le travail consiste principalement à vendre ou à louer des automobiles passe de 0,13 \$ à 0,14 \$ le kilomètre pour les mêmes années.

L'article 7306 du règlement s'applique dans le cadre de l'alinéa 18(1)(r) de la Loi. Il permet de déterminer le montant maximal qui est déductible par un employeur au titre des allocations non imposables pour usage d'une automobile qu'il verse à son employé. Ce montant est déterminé en fonction du nombre de kilomètres que l'employé parcourt pendant l'année en vue de gagner un revenu. La modification apportée à l'article 7306 du règlement consiste à augmenter la valeur au kilomètre de 0,01 \$ en ce qui concerne les kilomètres parcourus après 2002.

Solutions envisagées

Ces dispositions réglementaires sont nécessaires pour satisfaire aux exigences du régime de l'impôt sur le revenu. La seule solution consiste donc à les modifier pour tenir compte des changements de taux.

Avantages et coûts

La modification apportée à l'article 7305.1 du règlement a pour effet d'augmenter le taux au kilomètre à prendre en compte dans le calcul de la valeur de l'avantage conféré à l'employé dont les frais liés au fonctionnement d'une automobile sont réglés par l'employeur. La modification apportée à l'article 7306 du règlement a pour effet d'augmenter le montant qu'un employeur peut déduire au titre d'une allocation non imposable pour usage d'une automobile.

La modification apportée à l'article 7306 du règlement se traduira vraisemblablement par une diminution des recettes fiscales fédérales, laquelle sera en partie compensée par une légère augmentation de recettes qui découlera de la modification apportée à l'article 7305.1 du règlement. Dans l'ensemble, les modifications devraient réduire les recettes de l'État d'environ 5 millions de dollars annuellement.

Consultations

Les modifications ont été proposées le 20 décembre 2002 dans le cadre du communiqué 2002-109 du ministère des Finances. Ce communiqué est disponible au site Web suivant : <http://www.fin.gc.ca/news02/02-109f.html>.

Les modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 3 mai 2003. À la suite de cette publication préalable, une omission a été notée dans la version anglaise de l'alinéa 7305.1(a) du règlement. Cette version de l'alinéa a été corrigée en y ré-insérant, après l'expression « to the taxpayer », l'expression « or a person related to the taxpayer ».

Compliance and Enforcement

The Act provides the necessary compliance mechanisms. These allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents.

Contact

Christiane Maurice
Tax Policy Officer
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier Building
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 996-9593

Respect et exécution

Les modalités nécessaires sont prévues par la Loi. Elles permettent au ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations concernant l'impôt payable, de faire des vérifications et de saisir les documents utiles.

Personne-ressource

Christiane Maurice
Agente de la politique de l'impôt
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
Édifce L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-9593

Registration
SOR/2003-267 24 July, 2003

FEDERAL-PROVINCIAL FISCAL ARRANGEMENTS ACT

Health Reform Transfer Regulations

P.C. 2003-1111 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 40^a of the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*^b, hereby makes the annexed *Health Reform Transfer Regulations*.

HEALTH REFORM TRANSFER REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*. (*Loi*)

“population of a province for a fiscal year” means the population of a province for a fiscal year as determined in accordance with section 2. (*population d’une province pour un exercice*)

“transfer payment” means payment of the Health Reform Transfer under the Act. (*paiement de transfert*)

DETERMINATION OF POPULATION OF A PROVINCE

2. Subject to subsection 3(7), the population of a province for a fiscal year shall be determined by the Chief Statistician of Canada on the basis of Statistics Canada’s official estimate of the population of that province on June 1 of that fiscal year.

INTERIM ESTIMATES

3. (1) In respect of each fiscal year,

(a) the Minister shall make an estimate of the amount, if any, of the transfer payment to a province for the fiscal year

(i) before April 16 of that fiscal year,

(ii) during the period beginning on September 1 and ending on October 12 of that fiscal year,

(iii) during the period beginning on January 12 and ending on the last day of February of that fiscal year,

(iv) during the period beginning on September 1 and ending on October 12 of the first fiscal year following the end of that fiscal year,

(v) during the period beginning on January 12 and ending on the last day of February of the first fiscal year following the end of that fiscal year,

(vi) during the period beginning on September 1 and ending on October 12 of the second fiscal year following the end of that fiscal year, and

Enregistrement
DORS/2003-267 24 juillet 2003

LOI SUR LES ARRANGEMENTS FISCAUX ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES PROVINCES

Règlement sur le Transfert visant la réforme des soins de santé

C.P. 2003-1111 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l’article 40^a de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur le Transfert visant la réforme des soins de santé*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE TRANSFERT VISANT LA RÉFORME DES SOINS DE SANTÉ

DÉFINITIONS

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

« Loi » La *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*. (*Act*)

« population d’une province pour un exercice » La population d’une province pour un exercice qui est déterminée conformément à l’article 2. (*population of a province for a fiscal year*)

« paiement de transfert » Paiement au titre du Transfert visant la réforme des soins de santé prévu par la Loi. (*transfer payment*)

DÉTERMINATION DE LA POPULATION D’UNE PROVINCE

2. Sous réserve du paragraphe 3(7), la population d’une province pour un exercice est déterminée par le statisticien en chef du Canada selon l’estimation officielle — faite par Statistique Canada — de cette population au 1^{er} juin de l’exercice.

ESTIMATIONS PROVISOIRES

3. (1) Pour chaque exercice, le ministre :

a) procède, aux moments ci-après, à l’estimation du paiement de transfert à une province pour l’exercice :

(i) avant le 16 avril de l’exercice,

(ii) au cours de la période commençant le 1^{er} septembre et se terminant le 12 octobre de l’exercice,

(iii) au cours de la période commençant le 12 janvier et se terminant le dernier jour de février de l’exercice,

(iv) au cours de la période commençant le 1^{er} septembre et se terminant le 12 octobre du premier exercice suivant la fin de l’exercice,

(v) au cours de la période commençant le 12 janvier et se terminant le dernier jour de février du premier exercice suivant la fin de l’exercice,

(vi) au cours de la période commençant le 1^{er} septembre et se terminant le 12 octobre du deuxième exercice suivant la fin de l’exercice,

^a S.C. 1999, c. 31, s. 93

^b S.C. 1995, c. 17, s. 45(1)

^a L.C. 1999, ch. 31, art. 93

^b L.C. 1995, ch. 17, par. 45(1)

(vii) during the period beginning on January 12 and ending on the last day of February of the second fiscal year following the end of that fiscal year; and

(b) if, in the opinion of the Minister, there is new information available that may have a significant effect on the amount of the transfer payment to one or more provinces, the Minister may alter an estimate of the amount, if any, of the transfer payment to be made for the fiscal year to a province

(i) during the second quarter of that fiscal year,

(ii) during March of that fiscal year, and

(iii) during any period beginning on the first day of the final month of a quarter and ending on the twelfth day of the subsequent quarter, other than the periods specified in paragraph (a), following the end of the fiscal year, until such time as the final computation under subsection 4(2) is completed.

(2) If an estimate made under subparagraph (1)(a)(i) establishes that a transfer payment is to be made to a province for a fiscal year, the Minister shall pay to the province, on account of the final payment in respect of the fiscal year, an amount equal to one twenty-fourth of the amount so estimated on the first and third working days following the fifteenth calendar day of each month in that fiscal year.

(3) If an estimate made under subparagraph (1)(a)(ii) or (iii) or (b)(i) establishes that the amount payable to the province under the immediately preceding estimate in respect of that fiscal year should be revised, the Minister shall

(a) if any amount remains payable to the province, adjust the remaining payments referred to in subsection (2) in respect of that fiscal year in accordance with the new estimate, beginning with the first payment in the month following the month during which that estimate was calculated; and

(b) if an overpayment has been made to the province, recover the amount of the overpayment before the end of the fiscal year.

(4) If an estimate made under any of subparagraphs (1)(a)(iv) to (vii) or (b)(iii) establishes that

(a) an underpayment has been made to the province, the Minister shall pay the amount of the underpayment to the province within the four months following the month during which the estimate was made; and

(b) an overpayment has been made to the province, the Minister shall recover the amount of the overpayment within the four months following the month during which the estimate was made.

(5) If an estimate made under subparagraph (1)(b)(ii) establishes that the amount payable to the province under the immediately preceding estimate in respect of that fiscal year should be revised, the Minister shall

(a) if any amount remains payable to the province, pay to the province the amount in the month during which the estimate was made or, if the province so requests, pay the province that amount within the four months following the month during which the estimate was made; and

(b) if an overpayment has been made to the province, recover the amount of the overpayment in the month during which the estimate was made or, if the province so requests, recover the amount within the four months following that month.

(vii) au cours de la période commençant le 12 janvier et se terminant le dernier jour de février du deuxième exercice suivant la fin de l'exercice;

b) s'il est d'avis qu'il existe de nouveaux renseignements susceptibles d'influer considérablement sur le paiement de transfert à faire à une ou plusieurs provinces, peut modifier aux moments ci-après l'estimation du paiement à faire à une province pour l'exercice :

(i) au cours du deuxième trimestre de l'exercice,

(ii) au cours du mois de mars de l'exercice,

(iii) au cours de toute période commençant le premier jour du dernier mois d'un trimestre et se terminant le douzième jour du trimestre suivant, à l'exception des périodes visées à l'alinéa a), après la fin de l'exercice, jusqu'à ce que le calcul définitif visé au paragraphe 4(2) soit terminé.

(2) Dans le cas où l'estimation faite en application du sous-alinéa (1)a)(i) indique qu'un paiement de transfert est à faire à une province pour un exercice, le ministre verse à celle-ci, à titre d'acompte du paiement définitif pour cet exercice, une avance égale à 1/24 du montant de l'estimation, les premier et troisième jours ouvrables qui suivent le quinzième jour civil de chaque mois de cet exercice.

(3) Dans le cas où l'estimation faite en application des sous-alinéas (1)a)(ii) ou (iii) ou b)(i) indique que les paiements à faire à la province selon la dernière estimation pour l'exercice devraient être révisés, le ministre prend l'une des mesures suivantes :

a) s'il reste un paiement à faire à la province, il rajuste en fonction de la nouvelle estimation les versements visés au paragraphe (2) qu'il reste à faire pour l'exercice, à compter du premier versement au cours du mois suivant celui où l'estimation a été faite;

b) si un paiement en trop a été fait à la province, il recouvre celui-ci avant la fin de l'exercice.

(4) Dans le cas où l'estimation faite en application des sous-alinéas (1)a)(iv) à (vii) ou b)(iii) indique :

a) qu'il reste un paiement à faire à la province, le ministre le fait au cours des quatre mois suivant le mois où l'estimation a été faite;

b) qu'un paiement en trop a été fait à la province, le ministre recouvre celui-ci au cours des quatre mois suivant le mois où l'estimation a été faite.

(5) Dans le cas où l'estimation faite en application du sous-alinéa (1)b)(ii) indique que les paiements à faire à la province selon la dernière estimation pour l'exercice devraient être révisés, le ministre prend l'une des mesures suivantes :

a) s'il reste un paiement à faire à la province, il le fait au cours du mois où l'estimation a été faite ou, si la province en fait la demande, au cours des quatre mois suivant ce mois;

b) si un paiement en trop a été fait à la province, il recouvre celui-ci au cours du mois où l'estimation a été faite ou, si la province en fait la demande, au cours des quatre mois suivant ce mois.

(6) If an estimate establishes that an overpayment has been made to a province in respect of a fiscal year, the Minister may, subject to paragraph (3)(b), (4)(b) or (5)(b), recover the amount of the overpayment

- (a) from any amount payable to the province under the Act; or
- (b) from the province as a debt due to Her Majesty in right of Canada.

(7) For the purpose of making an estimate under subsection (1), the population of a province for a fiscal year is the population of that province on June 1 of that fiscal year as estimated by the Minister on the basis of population statistics made available to the Minister by the Chief Statistician of Canada.

FINAL COMPUTATION

4. (1) The Chief Statistician of Canada shall, in respect of each fiscal year, prepare and submit to the Minister, not later than 30 months after the end of the fiscal year, a certificate in respect of that fiscal year based on the most recent information prepared by Statistics Canada for that fiscal year, setting out, in respect of each province, the population of the province for the fiscal years required by the Act.

(2) Within 30 days after the receipt by the Minister of the certificate submitted by the Chief Statistician of Canada under subsection (1) in respect of a fiscal year, the Minister shall make the final computation on the basis of the information contained in that certificate of the amount, if any, of the transfer payment that is payable for that fiscal year under the Act to a province, and the Minister shall subsequently furnish each province with tables setting out the details of that computation.

(3) If a final computation made under subsection (2), establishes that there remains an outstanding amount payable to a province in respect of a fiscal year, the Minister shall pay to the province the outstanding amount.

(4) If a final computation made under subsection (2) establishes that an overpayment has been made to a province in respect of a fiscal year, the Minister shall recover the amount of the overpayment

- (a) from any amount payable to the province under the Act; or
- (b) from the province as a debt due to Her Majesty in right of Canada.

COMING INTO FORCE

5. 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 *Health Reform Transfer Regulations* set out the source of population data and the time and manner for determining and making payments under the newly-created Health Reform Transfer (HRT), mirroring the regulations for one of the other fiscal transfer programs authorized by the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act*, namely the Canada Health and Social Transfer (CHST).

(6) Dans le cas où l'estimation indique un paiement en trop fait à une province pour un exercice, le ministre peut, sous réserve des alinéas (3)b), (4)b) ou (5)b), recouvrer celui-ci :

- a) soit sur toute somme à payer à la province en vertu de la Loi;
- b) soit à titre de créance de Sa Majesté du chef du Canada.

(7) Aux fins de l'estimation visée au paragraphe (1), la population d'une province pour un exercice est sa population au 1^{er} juin de l'exercice, selon l'estimation — faite par le ministre — fondée sur les statistiques démographiques qui lui sont communiquées par le statisticien en chef du Canada.

CALCUL DÉFINITIF

4. (1) Pour chaque exercice, le statisticien en chef du Canada établit et présente au ministre, dans les 30 mois suivant la fin de l'exercice, un certificat concernant l'exercice qui est fondé sur les données les plus récentes établies par Statistique Canada pour l'exercice et qui indique la population de chaque province pour les exercices prescrits par la Loi.

(2) Dans les 30 jours suivant la réception du certificat visé au paragraphe (1), le ministre procède au calcul définitif, d'après les données mentionnées dans le certificat, du paiement de transfert à faire à une province en vertu de la Loi, pour l'exercice, et remet par la suite à chaque province des tableaux indiquant le détail du calcul.

(3) Si le calcul définitif fait conformément au paragraphe (2) indique qu'il reste un paiement à faire à la province pour un exercice, le ministre le fait.

(4) Si le calcul définitif visé au paragraphe (2) indique qu'un paiement en trop a été fait à une province pour un exercice, le ministre le recouvre :

- a) soit sur toute somme à payer à la province en vertu de la Loi;
- b) soit à titre de créance de Sa Majesté du chef du Canada.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. 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 *Règlement sur le transfert visant la réforme des soins de santé* établit la source des données sur la population de même que le moment et la manière de déterminer et de verser les paiements prévus par le transfert visant la réforme des soins de santé qui vient d'être créé. Il ressemble au règlement pris à l'égard d'un autre programme de transfert autorisé par la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces*, à savoir le Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux (TCSPS).

To meet its commitments under the February 2003 First Ministers' Accord on Health Care Renewal, the federal government, through the February 18, 2003 federal budget, outlined a 5-year, \$16-billion Health Reform Transfer. The goal of the new HRT is to target funding to key areas of reform: primary care, home care and catastrophic drug coverage. Legislation amending the *Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act* to establish the HRT received Royal Assent on June 19, 2003.

Alternatives

The creation of the HRT was announced following the First Ministers' Accord on Health Care Renewal and acknowledged in the February 18, 2003 budget. The HRT will permit the execution of the government's wishes as per the February 2003 First Ministers' Accord and the budget to target primary health care, home care and catastrophic drug coverage. These Regulations permit the due execution of this transfer as outlined in the *Budget Implementation Act*.

Benefits and Costs

The federal budget set out the projected amounts for the HRT in Table 3.5 of the "Budget Plan". These amounts, totaling \$16.0 billion over five years, are as follows:

Health Reform Transfer	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08
TOTAL, \$M	1,000	1,500	3,500	4,500	5,500

Consultation

Provinces and territories have been consulted on this proposal.

Compliance and Enforcement

Not applicable.

Contact

Pierre Doucet
 Department of Finance
 Federal-Provincial Relations Division
 L'Esplanade Laurier, East Tower, 15th Floor
 140 O'Connor Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0G5
 Telephone: (613) 996-3598

Pour respecter les engagements qu'il a pris aux termes de l'Accord sur le renouvellement des soins de santé conclu par les premiers ministres en février 2003, le gouvernement fédéral a décrit, dans son budget du 18 février 2003, un transfert visant la réforme des soins de santé (TRSS) de cinq ans totalisant 16 milliards de dollars. Ce nouveau transfert vise à cibler le financement sur les secteurs clés de réforme : les soins primaires, les soins à domicile et la couverture de type catastrophique des médicaments d'ordonnance. Les textes de Loi portant modification de la *Loi sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces* pour établir le TRSS ont reçu la sanction royale le 19 juin 2003.

Solutions envisagées

La création du TRSS a été annoncée à la suite de l'Accord sur le renouvellement des soins de santé conclu par les premiers ministres et reconnue dans le budget fédéral du 18 février 2003. Le TRSS permettra de donner suite aux désirs que le gouvernement fédéral a fait connaître dans son dernier budget à savoir cibler les soins primaires, les soins à domicile et la couverture de type catastrophique des médicaments d'ordonnance. Le règlement permet de mettre en place le transfert décrit dans la *Loi d'exécution du budget*.

Avantages et coûts

Le tableau 3.5 du Plan budgétaire du budget fédéral précise les montants prévus pour le TRSS. Ils s'élèvent à 16 milliards de dollars sur cinq ans et sont répartis comme suit :

Transfert au titre de la réforme des soins de santé	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008
TOTAL, en M\$	1 000	1 500	3 500	4 500	5 500

Consultations

Les provinces et les territoires ont été consultés concernant cette proposition.

Respect et exécution

Sans objet.

Personne-ressource

Pierre Doucet
 Ministère des Finances
 Division des relations fédérales provinciales
 L'Esplanade Laurier, Tour Est, 15^e étage
 140, rue O'Connor
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0G5
 Téléphone : (613) 996-3598

Registration
SOR/2003-268 24 July, 2003

CUSTOMS TARIFF

Order Amending the Designer Remission Order, 2001

P.C. 2003-1113 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Designer Remission Order, 2001*.

ORDER AMENDING THE DESIGNER REMISSION ORDER, 2001

1. (1) The definition “innovative” in section 1 of the *Designer Remission Order, 2001*¹ is repealed.

(2) The definition “original designer apparel” in section 1 of the Order is replaced by the following:

“original designer apparel” means innovative apparel that is created by a recognized apparel designer or a recognized apparel design house and that bears the trade-mark of that designer or design house, permanently affixed, as its principal commercial identification. (*vêtement de couturier original*)

(3) Paragraphs (b) and (c) of the definition “recognized apparel designer” in section 1 of the Order are replaced by the following:

(b) carries out the creation of innovative apparel, including the conception of styles, the drafting and development of collections, the preparation of sketches, collection boards or story boards, the selection, sampling and testing of fabrics, the preparation of samples of innovative apparel, and the retention of any records respecting the creation of innovative apparel, or is directly responsible for those activities being undertaken by other individuals employed by the same employer; and

(c) has control, whether in their own right or indirectly through a partnership, corporation, trust or any other entity, over the use of their trade-mark. (*couturier reconnu*)

(4) Section 1 of the Order is amended by adding the following in alphabetical order:

“apparel designer” means an individual who

(a) possesses a degree or diploma in fashion design or apparel design from a recognized educational institution or has an equivalent proficiency in the creation of innovative apparel; and

(b) carries out the creation of innovative apparel, including the conception of styles, the drafting and development of collections, the preparation of sketches, collection boards or story boards, the selection, sampling and testing of fabrics, the preparation of samples of innovative apparel and the retention of any records respecting the creation of innovative

Enregistrement
DORS/2003-268 24 juillet 2003

TARIF DES DOUANES

Décret modifiant le Décret de remise concernant les couturiers (2001)

C.P. 2003-1113 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret de remise concernant les couturiers (2001)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DE REMISE CONCERNANT LES COUTURIERS (2001)

1. (1) La définition de « innovateur », à l'article 1 du *Décret de remise concernant les couturiers (2001)*¹, est abrogée.

(2) La définition de « vêtement de couturier original », à l'article 1 du même décret, est remplacée par ce qui suit :

« vêtement de couturier original » Vêtement innovateur qui est créé par un couturier reconnu ou par une maison de couture reconnue et qui porte sa marque de commerce, fixée de façon permanente, à titre de principale indication commerciale. (*original designer apparel*)

(3) Les alinéas b) et c) de la définition de « couturier reconnu », à l'article 1 du même décret, sont remplacés par ce qui suit :

b) s'adonne à la création de vêtements innovateurs, notamment la conception de styles, le dessin et l'élaboration des collections, la préparation des esquisses ou des scénarios-maquettes, le choix, l'échantillonnage et l'essai des tissus, la préparation des échantillons de vêtements innovateurs et la conservation des dossiers relatifs à la création de ces vêtements, ou est directement responsable de l'exécution de telles activités par d'autres individus employés par le même employeur;

c) exerce, directement ou par l'entremise d'une société de personnes, d'une personne morale, d'une fiducie ou d'une autre entité, un contrôle sur l'utilisation de sa marque de commerce. (*recognized apparel designer*)

(4) L'article 1 du même décret est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« couturier » Individu qui :

a) possède un diplôme en création de modes ou dessin de patrons décerné par un établissement d'enseignement reconnu, ou une expérience équivalente de la création de vêtements innovateurs;

b) s'adonne à la création de vêtements innovateurs, notamment la conception de styles, le dessin et l'élaboration des collections, la préparation des esquisses ou des scénarios-maquettes, le choix, l'échantillonnage et l'essai des tissus, la préparation des échantillons de vêtements innovateurs et la conservation des dossiers relatifs à la création de ces

^a S.C. 1997, c. 36

¹ SOR/2002-4

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ DORS/2002-4

apparel, or is directly responsible for those activities being undertaken by other individuals employed by the same employer. (*couturier*)

“innovative apparel” means apparel that results from an ongoing creative process that primarily entails the establishment of new relationships among the following principal elements, namely fabric, colour, assembly, shape and function. (*vêtement innovateur*)

“recognized apparel design house” means a company or partnership that

- (a) employs at least one apparel designer; and
- (b) has control, whether in its own right or indirectly through a partnership, corporation, trust or any other entity, over the use of its trade-mark. (*maison de couture reconnue*)

2. Paragraph 2(1)(b) of the Order is replaced by the following :

- (b) they are a sole proprietorship, corporation or partnership that employs at least one apparel designer or recognized apparel designer or are themselves recognized apparel designers.

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 *Designer Remission Order, 2001* provides eligible fashion designers with temporary duty-free access on a wide range of fabrics priced at \$14 or more per square metre for use in the manufacture of unique, innovative apparel marketed under their own name or label.

The order, as currently drafted, is inaccessible to a segment of the designer apparel industry: only “recognized apparel designers”, who control their trademark, are eligible for benefits. In contrast, *design houses* are not eligible for duty remission under the current order, even though they employ apparel designers and compete in the same market as “recognized apparel designers”. *Design houses* are not eligible because they, as opposed to the designers they employ, control the trademark. Thus, the current order does not cover the *design house* segment of the designer apparel industry and limits achievement of the policy intent of the order.

This Order amends the *Designer Remission Order, 2001*, by adding two definitions to allow *design houses* to benefit from the order if certain conditions are met. The definitions relate to the terms “recognized apparel design house” and “apparel designer”. The new definitions require *design houses* to meet the same conditions as “recognized apparel designers” if they are to benefit from the order.

vêtements, ou est directement responsable de l’exécution de telles activités par d’autres individus employés par le même employeur. (*apparel designer*)

« maison de couture reconnue » Personne morale ou société de personnes qui :

- a) emploie au moins un couturier;
- b) exerce, directement ou par l’entremise d’une société de personnes, d’une personne morale, d’une fiducie ou d’une autre entité, un contrôle sur l’utilisation de sa marque de commerce. (*recognized apparel design house*)

« vêtement innovateur » Vêtement issu d’un processus permanent de création visant principalement l’établissement de nouveaux rapports entre les éléments fondamentaux que sont le tissu, la couleur, l’assemblage, la forme et la fonction. (*innovative apparel*)

2. L’alinéa 2(1)(b) du même décret est remplacé par ce qui suit :

- b) il est une entreprise à propriétaire unique, une personne morale ou une société de personnes qui emploie au moins un couturier ou un couturier reconnu, ou il est lui-même un couturier reconnu.

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 de remise concernant les couturiers (2001)* permet aux couturiers canadiens admissibles d’importer en franchise de droits de douane, sur une base temporaire, un large éventail de tissus d’un coût d’au moins 14 \$ le mètre carré, devant servir à la fabrication de vêtements originaux et innovateurs que ces couturiers présentent sur le marché en utilisant leur nom ou leur marque de commerce.

Sous sa forme actuelle, le décret ne s’applique pas à un segment de l’industrie des couturiers, étant donné que seuls les « couturiers reconnus » qui contrôlent leur marque de commerce ont droit aux avantages qui y sont prévus. En revanche, les *maisons de couture* n’ont pas droit à la remise conformément au présent décret, et ce, même si elles embauchent des couturiers et sont en concurrence avec des « couturiers reconnus ». Les *maisons de couture* ne peuvent se prévaloir du décret parce que ce sont elles, et non les couturiers qu’elles embauchent, qui contrôlent la marque de commerce. Le décret actuel ne s’applique donc pas au segment des *maisons de couture* de l’industrie des couturiers, ce qui a pour effet que le champ d’application du décret est restreint par rapport à l’intention stratégique sous-jacente.

Le présent décret modifie le *Décret de remise concernant les couturiers (2001)* en y ajoutant deux définitions qui permettent aux *maisons de couture* de tirer parti du décret si certaines conditions sont remplies. Les nouvelles définitions se rapportent aux expressions « maison de couture reconnue » et « couturier ». Aux termes de celles-ci, les *maisons de couture* doivent remplir les mêmes conditions que les « couturiers reconnus » si elles veulent se prévaloir du décret.

Alternatives

No alternatives were considered. Section 115 of the *Customs Tariff* is the appropriate authority for amending remission orders.

Benefits and Costs

The amendments ensure that the original intent of the *Designer Remission Order, 2001* is met. These measures are expected to have a minimal impact for the government in terms of foregone revenues.

Consultation

Interested government departments, the Canadian Textiles Institute, fashion designers and the Canadian Apparel Federation have all been consulted on the proposed amendments.

Compliance and Enforcement

The Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) monitors compliance with the terms and conditions of remission orders in the course of its administration of the *Customs Tariff* and related customs and tariff regulations.

Contact

Shezara Ali
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-4418

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. L'article 115 du *Tarif des douanes* est la disposition habilitante pour modifier les décrets de remise.

Avantages et coûts

Les modifications apportées visent à assurer l'atteinte de l'objet premier du *Décret de remise concernant les couturiers (2001)*. Les recettes auxquelles le gouvernement renonce par suite de ces modifications devraient être minimales.

Consultations

Les modifications proposées ont été élaborées en consultation avec les ministères concernés, l'Institut canadien des textiles, les couturiers et la Fédération canadienne du vêtement.

Respect et exécution

L'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC) surveille l'observation des dispositions des décrets de remise dans le cadre de ses activités relatives à l'application du *Tarif des douanes* et de la réglementation douanière et tarifaire connexe.

Personne-ressource

Shezara Ali
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-4418

Registration
SOR/2003-269 24 July, 2003

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Import Control List

P.C. 2003-1114 24 July, 2003

Whereas the Minister of Foreign Affairs has reported that a Free Trade Agreement has been concluded between Canada and Costa Rica;

And whereas it appears to the satisfaction of the Governor in Council that it is advisable to collect information with respect to the importation into Canada of apparel goods, yarns, fabrics, made-up goods and articles of bedding and similar furnishings that are produced in Costa Rica, in respect of which a specified quantity is eligible each year for the rate of duty provided for in the Schedule to Annex III.3.1 of the Canada — Costa Rica Free Trade Agreement, in accordance with Appendix III.1.6.1 of Annex III.1 of that agreement;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsection 5.2(1)^a and section 6^b of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Import Control List*.

ORDER AMENDING THE IMPORT CONTROL LIST

AMENDMENT

1. The *Import Control List*¹ is amended by adding the following after item 86.8:

86.9 (1) Apparel goods that

(a) are both cut or knit to shape and sewn or otherwise assembled in Costa Rica from fabric or yarn produced or obtained outside Costa Rica and Canada; and

(b) are not included in another item in this List.

(2) In this item “apparel goods” means goods provided for in chapters 61 and 62 in the list of Tariff provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*.

86.91 Cotton or man-made fibre yarn that is classified under heading Nos. 52.05 to 52.07 or 55.09 to 55.11 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

(a) is spun in Costa Rica from fibre classified under heading Nos. 52.01 to 52.03 or 55.01 to 55.07 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* and produced or obtained outside Costa Rica and Canada; and

(b) is not included in another item in this List.

^a S.C. 2001, c. 28, s. 48

^b S.C. 1991, c. 28, s. 3

¹ C.R.C., c. 604; SOR/89-251

Enregistrement
DORS/2003-269 24 juillet 2003

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée

C.P. 2003-1114 24 juillet 2003

Attendu que le ministre des Affaires étrangères a annoncé qu'un accord de libre-échange a été conclu entre le Canada et le Costa Rica;

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue qu'il est souhaitable d'obtenir des renseignements sur l'importation au Canada de vêtements, filés, tissus, produits textiles et articles de literie et articles similaires qui sont produits au Costa Rica, dont une quantité spécifiée est susceptible chaque année de bénéficier du taux de droits prévu aux listes de l'annexe III.3.1 de l'Accord de libre-échange Canada — Costa Rica, conformément à l'appendice III.1.6.1 de l'annexe III.1 de celui-ci,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 5.2(1)^a et de l'article 6^b de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES D'IMPORTATION CONTRÔLÉE

MODIFICATION

1. La *Liste des marchandises d'importation contrôlée*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 86.8, de ce qui suit :

86.9 (1) Vêtements qui, à la fois :

a) sont coupés ou façonnés et cousus ou autrement assemblés au Costa Rica à partir d'un tissu ou d'un filé produit ou obtenu à l'extérieur du Costa Rica et du Canada;

b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste.

(2) Au présent article, « vêtements » s'entend des marchandises mentionnées aux chapitres 61 et 62 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*.

86.91 Les filés de coton ou de fibres synthétiques ou artificielles qui sont classés aux positions 52.05 à 52.07 ou 55.09 à 55.11 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

a) sont filés au Costa Rica à partir de fibres classées aux positions 52.01 à 52.03 ou 55.01 à 55.07 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* et produites ou obtenues à l'extérieur du Costa Rica et du Canada;

b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste.

^a L.C. 2001, ch. 28, art. 48

^b L.C. 1991, ch. 28, art. 3

¹ C.R.C., ch. 604; DORS/89-251

86.92 Cotton or man-made fibre fabric and cotton or man-made fibre made-up textile goods provided for in Chapters 52 to 55, excluding goods containing 36% or more by weight of wool or fine animal hair, and in Chapters 58, 60 and 63 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

- (a) are woven or knit in Costa Rica from yarn produced or obtained outside Costa Rica and Canada, or knit in Costa Rica from yarn spun in Costa Rica or Canada from fibre produced or obtained outside Costa Rica and Canada; and
- (b) are not included in another item in this List.

86.93 Goods provided for in subheading No. 9404.90 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

- (a) are finished and cut and sewn or otherwise assembled in Costa Rica from fabrics of subheadings Nos. 5208.11 to 5208.29, 5209.11 to 5209.29, 5210.11 to 5210.29, 5211.11 to 5211.29, 5212.11, 5212.12, 5212.21, 5212.22, 5407.41, 5407.51, 5407.71, 5407.81, 5407.91, 5408.21, 5408.31, 5512.11, 5512.21, 5512.91, 5513.11 to 5513.19, 5514.11 to 5514.19, 5516.11, 5516.21, 5516.31, 5516.41 or 5516.91 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that are produced or obtained outside Costa Rica and Canada; and
- (b) are not included in another item in this List.

86.94 Wool fabric and wool made-up textile goods provided for in Chapters 51 to 55, containing 36% or more by weight of wool or fine animal hair, and in Chapters 58, 60 and 63 in the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff* that

- (a) are woven or knit in Costa Rica from yarn produced or obtained outside Costa Rica and Canada, or knit in Costa Rica from yarn spun in Costa Rica or Canada from fibre produced or obtained outside Costa Rica and Canada; and
- (b) are not included in another item in this List.

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

The *Canada — Costa Rica Free Trade Agreement Implementation Act*, which came into force on November 1, 2002, amended the *Export and Import Permits Act* by replacing its subsections 5.2(1) and (2) with new provisions that provide that the Governor in Council may, by order and without reference to quantity, include certain goods on the *Import Control List* in order to facilitate the collection of certain information.

That is the purpose of this Order with respect to textile and apparel goods from Costa Rica. The CCRFTA, in accordance with Annex III.1.6.1 Special Provisions, provides that textile and

86.92 Les tissus de coton ou de fibres synthétiques ou artificielles et les produits textiles de coton ou de fibres synthétiques ou artificielles classés aux chapitres 52 à 55, à l'exclusion des articles contenant, en poids, 36 % ou plus de laine ou de poils fins, et aux chapitres 58, 60 et 63 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

- a) sont tissés ou confectionnés au Costa Rica à partir de filé produit ou obtenu à l'extérieur du Costa Rica et du Canada, ou confectionnés au Costa Rica à partir de filé fabriqué au Costa Rica ou au Canada à partir de fibres produites ou obtenues à l'extérieur du Costa Rica et du Canada;
- b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste.

86.93 Les produits visés à la sous-position 9404.90 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

- a) sont finis, coupés, cousus ou autrement assemblés au Costa Rica à partir des tissus des sous-positions 5208.11 à 5208.29, 5209.11 à 5209.29, 5210.11 à 5210.29, 5211.11 à 5211.29, 5212.11, 5212.12, 5212.21, 5212.22, 5407.41, 5407.51, 5407.71, 5407.81, 5407.91, 5408.21, 5408.31, 5512.11, 5512.21, 5512.91, 5513.11 à 5513.19, 5514.11 à 5514.19, 5516.11, 5516.21, 5516.31, 5516.41 ou 5516.91 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui sont produits ou obtenus à l'extérieur du Costa Rica et du Canada;
- b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste.

86.94 Les tissus de laine et produits textiles faits de laine classés aux chapitres 51 à 55, contenant, en poids, 36 % ou plus de laine ou de poils fins, et aux chapitres 58, 60 et 63 de la liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes* qui, à la fois :

- a) sont tissés ou confectionnés au Costa Rica à partir de filé produit ou obtenu à l'extérieur du Costa Rica et du Canada, ou confectionnés au Costa Rica à partir de filé fabriqué au Costa Rica ou au Canada à partir de fibres produites ou obtenues à l'extérieur du Costa Rica et du Canada;
- b) ne sont pas inclus dans un autre article de la présente liste.

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

La *Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange Canada — Costa Rica*, entrée en vigueur le 1^{er} novembre 2002, a modifié la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* en remplaçant ses paragraphes 5.2(1) et (2) par de nouvelles dispositions qui prévoient que le gouverneur en conseil peut, par décret et sans mention de la quantité, porter certaines marchandises sur la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* en vue de faciliter la collecte de certains renseignements.

C'est ce que fait le présent décret en ce qui a trait aux textiles et aux vêtements non originaires en provenance du Costa Rica. En effet, conformément à l'annexe III.1.6.1 des Dispositions

apparel goods made in a Party not meeting CCRFTA rules of origin shall be monitored by both Parties and shall receive CCRFTA preferential tariff treatment up to certain negotiated annual Tariff Preference Levels (TPL). This Order will facilitate Canada's ability to monitor the importation of these goods and will ensure that the tariff preference treatment accorded to non-originating textile and apparel goods does not exceed the annual TPL limits. Above these levels, such goods will be accorded Most-Favoured Nation status with respect to rates of duty.

Alternatives

No other alternative was considered, because this Order is the appropriate instrument for achieving the objective.

Benefits and Costs

Collection of information will enhance Canada's ability to monitor the importation of non-originating textile and apparel goods from Costa Rica and to ensure the annual negotiated import TPL levels as provided for in the Special Provisions of the CCRFTA are not exceeded. There will be no significant cost to the current administration of the import control system.

Consultation

A notice to consult Canadians on the trade negotiations with Costa Rica was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 11, 2000.

Over the course of the trade negotiations, officials consulted with representatives from the manufacturing sector, industry associations, the Sectoral Advisory Groups on International Trade (SAGITs), the provinces and other interested parties. The response to the government's initiative was positive and indicated support for pursuing a free trade agreement with Costa Rica. Negotiations with Costa Rica began in June 2000 and concluded in early April 2001 with the signing of the Agreement by the Parties.

Compliance and Enforcement

Pursuant to the *Import Permit Regulations* and the *Export and Import Permits and Certificates Fees Order*, respectively, goods included as items on the *Import Control List* are subject to the requirement of an import permit at the time of importation into Canada and are subject to fees.

Canadian importers wishing to import textile and apparel goods included on the *Import Control List* will be required to present an import permit to Canada Customs and Revenue Agency. No additional compliance mechanism is necessary.

particulières de l'Accord, les textiles et les vêtements fabriqués dans une Partie qui ne respecte pas les règles d'origine définies dans cet Accord doivent être surveillés par les deux Parties et doivent bénéficier du traitement tarifaire préférentiel de celui-ci jusqu'à certains niveaux de préférence tarifaire (NPT) annuels négociés. Grâce à ce décret, le Canada sera mieux en mesure de surveiller l'importation de ces marchandises et faire en sorte que le traitement tarifaire préférentiel accordé aux textiles et aux vêtements non originaires ne dépassent pas les limites fixées. Au-delà de ces niveaux, ces marchandises recevront le statut de la nation la plus favorisée en ce qui a trait aux taux de droits de douane.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée, ce décret étant l'instrument approprié pour réaliser l'objectif visé.

Avantages et coûts

La collecte d'information augmentera la capacité du Canada à surveiller l'importation de textiles et de vêtements non originaires en provenance du Costa Rica, ainsi que d'assurer le respect des limites des NPT annuels négociés en matière d'importation telles qu'elles sont énoncées dans les Dispositions particulières de l'Accord de libre-échange Canada-Costa Rica. L'administration actuelle du système de contrôle des importations n'entraînera aucun coût important.

Consultations

Un avis invitant les Canadiens à nous faire part de leurs commentaires sur les négociations commerciales avec le Costa Rica a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 11 mars 2000.

Au cours des négociations commerciales, les représentants ministériels ont consulté des représentants du secteur manufacturier, des associations d'industries, des Groupes de consultations sectorielles sur le commerce extérieur (GCSCÉ), des provinces et d'autres personnes intéressées. Les parties interrogées ont réagi positivement à l'initiative gouvernementale et se sont déclarées en faveur d'un accord de libre-échange avec le Costa Rica. Les négociations avec ce pays ont commencé en juin 2000 et ont pris fin au début d'avril 2001 avec la signature de l'Accord par les Parties.

Respect et exécution

Conformément au *Règlement sur les licences d'importation et à l'Arrêté sur le prix des licences et des certificats en matière d'importation et d'exportation*, respectivement, les marchandises figurant sur la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* doivent faire l'objet d'une licence d'importation au moment de leur importation au Canada et sont assujetties à des droits.

Les importateurs canadiens qui souhaitent importer des textiles et des vêtements figurant sur la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* sont tenus de présenter une demande de licence d'importation à l'Agence des douanes et du Revenu du Canada. Aucun autre mécanisme de contrôle n'est requis.

Contact

Greig Lund
Textiles and Clothing Section
Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: (613) 996-3711
FAX: (613) 995-5137

Personne-ressource

M. Greig Lund
Textiles et vêtements
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : (613) 996-3711
TÉLÉCOPIEUR : (613) 995-5137

Registration
SOR/2003-270 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2003-1117 24 July, 2003

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 1, 2002, a copy of the proposed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substance set out in the annexed Order is a toxic substance;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING A TOXIC SUBSTANCE TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following after item 65:

66. Hexachlorobutadiene, which has the molecular formula C₄Cl₆

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

The purpose of this initiative is to add hexachlorobutadiene (HCBd), a substance on the second Priority Substance List

^a S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

Enregistrement
DORS/2003-270 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Décret d'inscription de substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2003-1117 24 juillet 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 1^{er} juin 2002, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que la substance visée par le décret ci-après est une substance toxique,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCE TOXIQUE À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 65, de ce qui suit :

66. Hexachlorobutadiène, dont la formule moléculaire est C₄Cl₆

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 décret.)

Description

Le but de cette initiative est d'inscrire la substance hexachlorobutadiène (HCBd), qui est inscrite sur la deuxième Liste des

^a L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

(PSL2), to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). This substance was added to the PSL2 on December 16, 1995.

A scientific assessment concluded that this substance is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity in accordance with CEPA 1999, paragraph 64(a). According to subsection 90(1) of CEPA 1999, it was therefore recommended that HCBd be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1.

Pursuant to subsection 77(4), because HCBd is considered to be toxic under the Act and meets the criteria for persistence and bioaccumulation in accordance with the *Persistence and Bioaccumulation Regulations*, is present in the environment primarily as a result of human activity, and is not a naturally-occurring radionuclide or a naturally occurring inorganic, implementation of virtual elimination under subsection 65(3) of HCBd was also recommended.

The full Assessment Report may be obtained from the Inquiry Centre, Environment Canada, Gatineau, Quebec, K1A 0H3, (1-800-668-6767) or an electronic version (pdf file) may be requested from: PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Authority

Subsection 76(1) of CEPA 1999 requires the Minister of the Environment and the Minister of Health to compile a list, to be known as the Priority Substances List, which may be amended from time to time, and which identifies substances (including chemicals, groups of chemicals, living organisms, effluents and wastes) that may be harmful to the environment or constitute a danger to human health. The Act also requires both Ministers to assess these substances to determine whether they are “toxic” or capable of becoming “toxic” as defined under section 64 of the Act. A substance is determined to be “toxic” if it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that:

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- (b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- (c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Assessment of Substances on the Priority Substances List

The responsibility for assessing priority substances is shared by Environment Canada and Health Canada. The assessment process includes examining potential effects on humans and other organisms as well as determining the entry of the substance into the environment, the environmental fate of the substance and the resulting exposure.

Upon completion of the scientific assessment for each substance, a draft assessment report is prepared and made available to the public. In addition, the Ministers must publish the following in the *Canada Gazette*:

1. a summary of the scientific results of the assessment; and
2. a statement as to whether they propose to recommend:

substances d'intérêt prioritaire (LSIP2), à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement 1999* [LCPE (1999)]. Cette substance a été ajoutée à la LSIP2 le 16 décembre 1995.

Une évaluation scientifique a révélé que cette substance pénètre dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir un effet nocif, immédiatement ou à long terme, sur l'environnement ou sa biodiversité conformément à l'alinéa 64a) de la LCPE (1999). En conséquence, il a été recommandé d'inscrire cette substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1, conformément au paragraphe 90(1) de la LCPE (1999).

Conformément au paragraphe 77(4), comme le HCBd est jugé toxique au sens de la LCPE (1999) et étant donné qu'il remplit les critères de persistance et de bioaccumulation définis dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation*, qu'il est présent dans l'environnement surtout en raison de l'activité humaine et qu'il n'est ni un radionucléide naturel, ni une substance inorganique naturelle, sa quasi-élimination conformément au paragraphe 65(3) est proposée.

On peut obtenir le rapport d'évaluation complet de cette substance à l'Informatique d'Environnement Canada, 351, boul. St-Joseph, Gatineau (Québec), K1A 0H3, (1-800-668-6767). On peut également obtenir une version électronique (format pdf) en faisant une demande par courriel à PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Loi

Le paragraphe 76(1) de la LCPE (1999) exige que les ministres de l'Environnement et de la Santé fassent la compilation d'une liste, appelée Liste des substances d'intérêt prioritaire, qui peut être modifiée au besoin et qui identifie les substances (y compris les substances chimiques, les groupes de substances chimiques, les organismes vivants, les effluents et les déchets) pouvant être dommageables pour l'environnement ou constituer un danger pour la santé humaine. La Loi exige aussi que les deux ministres évaluent ces substances afin de déterminer si elles sont effectivement ou potentiellement toxiques, tel que défini à l'article 64 de la Loi. Une substance est déterminée « toxique » si elle pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- b) mettre en danger l'environnement essentiel à la vie; ou
- c) constituer ou pouvant constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine.

Évaluation des substances figurant sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire

La responsabilité de l'évaluation des substances d'intérêt prioritaire relève conjointement d'Environnement Canada et de Santé Canada. Le processus d'évaluation consiste à examiner les effets potentiels d'une substance sur les humains et d'autres organismes ainsi qu'à déterminer la pénétration et le devenir de cette substance dans l'environnement et l'exposition qui en résulte.

À la fin de l'évaluation scientifique de chaque substance, un rapport d'évaluation préliminaire est rédigé et rendu public. De plus, les ministres doivent publier ce qui suit dans la *Gazette du Canada* :

1. un sommaire des résultats scientifiques de l'évaluation; et
2. une déclaration dans laquelle ils proposent de recommander :

- (a) that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1; or
 (b) that no further action be taken in respect of the substance.

The notice in the *Canada Gazette* provides for a 60-day public comment period during which interested parties can file written comments on the recommendation that the Ministers propose to make and their scientific basis.

After taking into consideration any comments received, the Ministers may, if they deem it appropriate, make revisions to the draft assessment report. The Ministers must then publish in the *Canada Gazette* their final decision as to whether they propose to recommend that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 or whether they recommend that no further action be taken in respect of the substance. If the Ministers' final decision is to propose that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1, they must also recommend to the Governor in Council that the substance be added to the List.

Once a substance is listed on the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the CEPA 1999, the Government has the authority to regulate or enact instruments respecting preventive or control actions.

Hexachlorobutadiene

HCBD has never been commercially produced in Canada. Formerly, the substance was imported into Canada for use as a solvent but it is no longer imported. There are no natural sources of HCBD in the environment.

HCBD is generated as a by-product during the production of certain chlorinated chemicals. As a result, it may be released upon use of such chemicals. Other possible releases of HCBD in the Canadian environment are from hazardous landfill leachates and hazardous waste incineration. We have no evidence of HCBD leaching from Canadian landfills and testing of hazardous waste incinerators emissions has not revealed the presence of HCBD. Long-range transport may also contribute to the substance's presence in the Canadian environment.

Until recently, the most significant point source of HCBD in Canada appeared to be the Cole Drain, which discharges into the St. Clair River at Sarnia, Ontario, and includes outfalls from an industrial landfill and a few industrial companies. Since 1998, the discharge from the Cole Drain has been eliminated. Nevertheless, concentrations of HCBD in the sediment of highly contaminated sections of the St. Clair River are still high enough that sensitive benthic organisms (i.e., organisms living in or on the bottom sediments of the river) could experience adverse effects because of their inability to move to less contaminated areas.

HCBD tends to remain in the environmental compartment (air, soil, water, sediment) into which it is released. For example, if HCBD is released into the air, more than 98% would stay in the air, about 1% would be deposited in the soil and less than 1% would be deposited in water and sediments. HCBD is slowly removed from the atmosphere by photo-oxidation. Evidence for long-range transport of HCBD exists, as the substance has been

- a) que la substance soit ajoutée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1; ou
 b) qu'aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance.

L'avis publié dans la *Gazette du Canada* donne 60 jours au public pour faire connaître ses commentaires, période durant laquelle les parties concernées peuvent présenter par écrit leurs commentaires sur les recommandations formulées par les ministres et sur leur fondement scientifique.

Après avoir tenu compte des commentaires reçus, les ministres peuvent, s'ils le jugent approprié, réviser le rapport d'évaluation préliminaire. Les ministres doivent ensuite publier dans la *Gazette du Canada* leur décision finale, c'est-à-dire s'ils proposent de recommander l'inscription de la substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 ou s'ils recommandent qu'aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance. Si la décision finale des ministres est de proposer l'inscription de la substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1, ils doivent aussi recommander au gouverneur en conseil l'inscription de la substance à ladite liste.

Une fois qu'une substance figure à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999), le gouvernement a le pouvoir de réglementer les substances toxiques ou de mettre en vigueur des instruments relatifs à des mesures de prévention ou de contrôle.

Hexachlorobutadiène

Le HCBD n'a jamais été produit commercialement au Canada. On l'a déjà importé pour l'utiliser comme solvant, mais ce n'est dorénavant plus le cas. Il n'existe aucune source naturelle de HCBD dans l'environnement.

Le HCBD est un sous-produit de la production de certaines substances chlorées. Il peut donc être libéré au moment de l'utilisation de ces substances chimiques. Les autres sources possibles de rejet dans l'environnement canadien pourraient être les matières dangereuses du lixiviat des décharges et l'incinération des déchets dangereux. Nous n'avons aucune preuve que la substance HCBD s'échappe des sites d'enfouissement au Canada et l'étude des émissions provenant des incinérateurs de déchets dangereux n'a pas révélé la présence de HCBD. Le transport à grande distance pourrait aussi contribuer à la présence de la substance dans l'environnement canadien.

Jusqu'à tout récemment, la principale source ponctuelle de HCBD au Canada était apparemment le canal Cole, qui se jette dans la rivière St. Clair, à Sarnia (Ontario), et où se déversent les exutoires de plusieurs entreprises industrielles. Depuis 1998, les déversements dans le canal Cole ont cessé. Néanmoins, les concentrations de HCBD dans les sédiments des sections très contaminées de la rivière St. Clair sont encore suffisamment élevées pour que les organismes benthiques sensibles (c.-à-d., les organismes vivant dans les sédiments ou sur le fond de la rivière) en subissent des effets nocifs en raison de leur incapacité de migrer vers des lieux moins contaminés.

Le HCBD a tendance à demeurer principalement dans le milieu (l'air, le sol, l'eau ou les sédiments) où il a été rejeté. Par exemple, si le HCBD est libéré dans l'air, il demeurera dans l'air à plus de 98 p. 100, tandis qu'environ 1 p. 100 se déposera dans le sol et moins de 1 p. 100 se déposera dans l'eau et les sédiments. La photooxydation élimine lentement le HCBD de l'atmosphère. Il existe des preuves à l'effet que le HCBD est transporté sur de

detected in samples taken from various sediment depths in Great Slave Lake. This substance biodegrades slowly in aerobic conditions (i.e., in environmental compartments, such as water, air or soil, that contain oxygen), but it would persist considerably longer under anaerobic conditions (i.e., in environmental compartments in which the oxygen concentration is depleted). HCBd accumulates in the tissues of freshwater animals to levels that meet the criteria for bioaccumulation in accordance with the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* made under CEPA 1999.

Available data indicates that food and possibly air are the major routes of human exposure. The estimated average daily intake by the general population in Canada from environmental sources is less than a Tolerable Intake derived by Health Canada on the basis of a benchmark dose or effect levels for non-cancer effects in the kidney. A Tolerable Intake is the level of intake to which it is believed a person may be exposed daily over a lifetime without deleterious effect. Kidney tumours have also been observed in rats following long-term exposure to HCBd, but only at doses higher than those associated with the non-cancer effects in the kidney.

Alternatives

The assessment report concluded that HCBd is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Consequently, the Ministers have determined that the alternative of taking no further action is not acceptable for this substance.

When the Ministers publish their Final Decision of an assessment report and indicate that they intend to recommend a substance for addition to Schedule 1, they must publish within two years, a proposed regulation or instrument respecting preventive or control actions for the substance.

Benefits and Costs

By adding HCBd to the List of Toxic Substances in Schedule 1, the Government declares this substance to be toxic under section 64 of CEPA 1999. The decision to amend the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999 by adding HCBd is solely based on a science assessment. The Government will undertake an appropriate assessment of the potential impacts of risk management instruments during the risk management phase.

Consultation

A Notice Concerning the Assessment of this Priority Substance under CEPA 1999 was published in the *Canada Gazette*, Part I as follows:

Publication after Assessment of a Substance — July 1, 2000
Hexachlorobutadiene — Specified on the Priority
Substances List (Subsection 77(1) of the Canadian
Environmental Protection Act, 1999)

The above notice offered interested parties the opportunity to comment, within 60 days, on the draft Priority Substances

grandes distances car on en a retrouvé dans des échantillons de sédiments prélevés à diverses profondeurs dans le Grand lac des Esclaves. Cette substance se biodégrade lentement en aérobiose (c.-à-d., dans un milieu tel que l'eau, l'air ou le sol, qui contient de l'oxygène), mais en anaérobiose (c.-à-d., dans un milieu pauvre en oxygène), on peut s'attendre à ce qu'elle persiste beaucoup plus longtemps. Le HCBd s'accumule dans les tissus de la faune aquatique d'eau douce à des niveaux qui rencontrent les critères de persistance et de bioaccumulation mentionnés dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* établi en vertu de la LCPE (1999).

Selon les données disponibles, les aliments, et peut-être l'air, sont les principales voies d'exposition humaine. L'estimation de la dose journalière moyenne de l'ensemble de la population canadienne provenant de sources environnementales est inférieure à la dose admissible obtenue par Santé Canada, à partir d'une dose de référence ou des concentrations avec effet rénal non cancérigène. La dose admissible est la quantité qu'une personne peut absorber quotidiennement pendant toute sa vie sans subir d'effet nocif. On a également observé des tumeurs rénales chez les rats à la suite d'une exposition à long terme au HCBd, mais uniquement à des doses supérieures à celles qui produisent des effets rénaux non cancérigènes.

Solutions envisagées

Le rapport d'évaluation conclu que le HCBd pénètre dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir un effet nocif, immédiatement ou à long terme, sur l'environnement ou la diversité biologique. En conséquence, les ministres ont déterminé que la solution de rechange, qui consiste à ne pas prendre de mesures additionnelles, n'est pas acceptable pour cette substance.

Lorsque les ministres publient leur décision finale relativement à un rapport d'évaluation et qu'ils indiquent leur intention de recommander l'inscription d'une substance à l'annexe 1, ils doivent publier, dans les deux ans qui suivent, un projet de règlement ou un instrument concernant les mesures de prévention ou de contrôle qui s'appliquent à cette substance.

Avantages et coûts

En inscrivant le HCBd dans la Liste des substances toxiques de l'annexe 1, le gouvernement déclare cette substance « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE (1999). La décision de modifier la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999) en ajoutant le HCBd repose entièrement sur une évaluation scientifique. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée des impacts potentiels des instruments de gestion des risques, durant la phase de gestion de risques.

Consultation

Un avis concernant l'évaluation de cette substance d'intérêt prioritaire aux termes de la LCPE (1999) a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I comme suit :

Publication concernant l'évaluation d'une 1^{er} juillet
substance — hexachlorobutadiène — inscrite à la 2000
Liste des substances d'intérêt prioritaire
(paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la
protection de l'environnement (1999))

L'avis ci-dessus donnait aux parties concernées la possibilité de commenter, dans les 60 jours, le rapport d'évaluation

Assessment Report and the Ministers' proposal to have this substance added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999. Most comments received during this period were technical in nature and resulted in only minor changes to the text of the Assessment Report.

Comments dealt with the substantial remediation efforts in the past few years that have practically eliminated point sources of HCBd, resulting in measurable reductions in ambient levels. These efforts pertain to the Cole Drain industrial landfill and suspended sediment in the St. Clair River. In response, the draft Assessment Report was revised to reflect the current situation regarding releases of HCBd from the Cole Drain, and to indicate that the concentration of HCBd in various compartments of the environment, including the suspended sediment in the St. Clair River, has declined significantly in recent years.

Public comments and responses on the draft Assessment Report may be obtained from the Priority Substances List Assessment Report Page (<http://www.ec.gc.ca/substances/ese/eng/psap/final/main.cfm>).

The order proposing to add HCBd to the List of Toxic Substances in Schedule 1 was then pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 1, 2002. The comments received during the subsequent 60-day comment period did not dispute the scientific finding that hexachlorobutadiene is "toxic" as defined in section 64 of CEPA 1999. Rather, the comments focused primarily on issues of risk management options. These comments have been forwarded to risk managers for their consideration.

One comment requested a re-evaluation of the proposed decision to classify HCBd for virtual elimination. However, because HCBd meets the criteria for persistence and bioaccumulation and is present in the environment as a result of human activity, Environment Canada has concluded that HCBd must remain a candidate for virtual elimination.

The CEPA National Advisory Committee has been given an opportunity to advise the Ministers on the scientific evidence supporting the declaration of this substance as toxic and their proposal to have it added to the List of Toxic Substances in Schedule 1. There were no concerns raised with respect to the addition of this substance to Schedule 1 of CEPA 1999.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement requirements associated with the List of Toxic Substances in Schedule 1 itself.

Contacts

Danie Dubé
Chief
Chemical Strategy Division
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-0356
E-mail: danie.dube@ec.gc.ca

préliminaire de cette substance d'intérêt prioritaire et la proposition des ministres d'inscrire cette substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

La plupart des commentaires reçus pendant cette période étaient de nature technique et n'ont donné lieu qu'à des changements mineurs dans le texte du rapport d'évaluation.

Des commentaires portaient sur les importantes mesures d'assainissement mises en oeuvre au cours des dernières années qui ont permis d'éliminer presque toutes les sources ponctuelles de HCBd, ce qui a donné lieu à des réductions mesurables dans le milieu ambiant. Ces efforts concernent notamment la décharge industrielle du canal Cole et les sédiments en suspension dans la rivière St. Clair. En réponse aux commentaires, le Rapport d'évaluation préliminaire a été révisé afin de tenir compte de la situation actuelle des rejets de HCBd provenant du canal Cole et de montrer que la concentration de HCBd dans divers milieux naturels, y compris les sédiments en suspension dans la rivière St. Clair, a considérablement diminué au cours des dernières années.

Les commentaires du public et les réponses aux commentaires portant sur le Rapport d'évaluation préliminaire peuvent être consultés sur le site des Rapports d'évaluation de la Liste des substances d'intérêt prioritaire à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/substances/ese/fr/pesip/final/main.cfm.

Le décret proposant d'ajouter le HCBd à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1, a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1^{er} juin 2002. Les commentaires reçus pendant la période subséquente de 60 jours ne contestaient pas les conclusions scientifiques selon lesquelles le HCBd est « toxique » au sens de l'article 64 de la LCPE (1999). Les commentaires portaient principalement sur des questions liées aux options de gestion du risque. Ces commentaires ont été transmis aux gestionnaires du risque pour leur considération.

Un des commentaires sollicitait une réévaluation de la décision proposée concernant la quasi-élimination du HCBd. Cependant, étant donné que le HCBd remplit les critères de persistance et de bioaccumulation et qu'il est présent dans l'environnement en raison de l'activité humaine, Environnement Canada a conclu que le HCBd demeurait un candidat à la quasi-élimination.

Le Comité consultatif national de la LCPE a eu la possibilité d'informer les ministres de la preuve scientifique étayant la déclaration de cette substance comme étant toxique et la proposition de l'inscrire à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1. Aucune inquiétude n'a été soulevée concernant l'inscription de cette substance à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Respect et exécution

Il n'y a aucune exigence de conformité ou d'application associée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

Personnes-ressources

Danie Dubé
Chef
Division de la stratégie des produits chimiques
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-0356
Courriel : danie.dube@ec.gc.ca

Céline Labossière
Senior Economist
Regulatory and Economic Analysis Branch
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377
E-mail: celine.labossiere@ec.gc.ca

Céline Labossière
Économiste principale
Direction de l'analyse réglementaire et économique
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377
Courriel : celine.labossiere@ec.gc.ca

Registration
SOR/2003-271 24 July, 2003

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)

P.C. 2003-1121 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I, II AND VI)

AMENDMENTS

1. (1) The definition “non-piloted aircraft” in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is repealed.

(2) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“powered parachute aircraft” means a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces of a flexible parachute-type aerofoil; (*aéronef pour parachute entraîné par moteur*)

“unmanned air vehicle” means a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board; (*véhicule aérien non habité*)

2. (1) Paragraph 201.01(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) in the case of an aircraft other than an ultra-light aeroplane or a balloon, to the structure of the aircraft in a place where it is visible to a person on the ground or to a person at the main entrance or rearmost entrance door;

(2) Paragraph 201.01(4)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) the type certificate number or equivalent designation, if applicable; and

3. Section 202.04 of the Regulations is replaced by the following:

202.04 (1) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(d), no person shall remove the marks that are displayed on the aircraft unless

- (a) the aircraft is permanently withdrawn from service;
- (b) the aircraft is being exported from Canada;
- (c) the aircraft is undergoing or has undergone a transfer of legal custody and control to a person who is not qualified to be the registered owner of a Canadian aircraft;

Enregistrement
DORS/2003-271 24 juillet 2003

LOI SUR L’AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, II et VI)

C.P. 2003-1121 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 4.9^a de la *Loi sur l’aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, II et VI)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L’AVIATION CANADIEN (PARTIES I, II ET VI)

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « aéronef sans pilote », au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*¹, est abrogée.

(2) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« aéronef pour parachute entraîné par moteur » Aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute. (*powered parachute aircraft*)

« véhicule aérien non habité » Aéronef entraîné par moteur, autre qu’un modèle réduit d’aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord. (*unmanned air vehicle*)

2. (1) L’alinéa 201.01(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d’un aéronef autre qu’un avion ultra-léger ou un ballon, sur la structure de l’aéronef, à un endroit où elle est visible par une personne située au sol ou par une personne située à l’entrée la plus proche de l’arrière ou à l’entrée principale de l’aéronef;

(2) L’alinéa 201.01(4)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) s’il y a lieu, le numéro du certificat de type ou une désignation équivalente;

3. L’article 202.04 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

202.04 (1) Il est interdit d’enlever les marques d’un aéronef si un certificat d’immatriculation permanente a été délivré à l’égard de l’aéronef en application de l’alinéa 202.25(1)d), sauf dans les cas suivants :

- a) l’aéronef est définitivement mis hors service;
- b) l’aéronef est exporté du Canada;
- c) un transfert de la garde et de la responsabilité légales de l’aéronef à une personne non qualifiée pour être le propriétaire enregistré d’un aéronef canadien est en cours ou a été effectué;

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7
¹ SOR/96-433

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7
¹ DORS/96-433

- (d) it is necessary to remove the marks for a maintenance operation;
- (e) the marks are removed and repainted on the aircraft under subsection 202.03(3) or (4);
- (f) the Minister requests that the marks be removed under section 202.61;
- (g) the Minister requests that the marks be removed because they are unseemly or embarrassing;
- (h) the Minister authorizes the removal of the marks under subsection 202.01(2); or
- (i) the Minister permits the change of the marks under subsection (3).

(2) If a continuing certificate of registration has been issued in respect of an aircraft under paragraph 202.25(1)(d), the owner may write to the Minister for permission to change the marks.

(3) On receipt of a request to change marks, the Minister shall permit the change if the owner continues to meet the requirements of these Regulations.

4. Subsection 202.13(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Except as otherwise authorized under subsection 202.14(1) or 202.43(1), no person shall operate an aircraft in Canada unless it is registered in Canada, in a contracting state or in a foreign state that has an agreement in force with Canada that allows an aircraft that is registered in that foreign state to be operated in Canada.

5. Section 202.42 of the Regulations and the heading “Period of Time Operated in Canada” before it are replaced by the following:

Period of Time Present in Canada

202.42 (1) Subject to section 203.03, no person shall operate in Canada an aircraft that is registered in a foreign state that has been present in Canada for a total of 90 days or more in the immediately preceding twelve-month period unless

- (a) the foreign state is a contracting state;
- (b) the operator of the aircraft is
 - (i) the foreign state,
 - (ii) an individual who is not a Canadian citizen or a permanent resident but is a citizen or subject of the foreign state, or
 - (iii) an entity that is incorporated or otherwise formed under the laws of the foreign state; and
- (c) if the operator of the aircraft is an entity described in subparagraph (b)(iii), the aircraft is operated in Canada
 - (i) in accordance with an air operator certificate, or
 - (ii) in any operation other than an operation that would require a private operator certificate if the aircraft were registered in Canada.

- (2) For the purposes of calculating the 90-day period,
- (a) if the aircraft is present in Canada for any part of a calendar day, that part shall be counted as one day; and
 - (b) an aircraft is deemed to be present in Canada as soon as it enters Canadian airspace.

- d) il est nécessaire d’enlever les marques pour effectuer les travaux de maintenance;
- e) les marques sont enlevées et repeintes sur l’aéronef en application des paragraphes 202.03(3) ou (4);
- f) le ministre demande l’enlèvement des marques en vertu de l’article 202.61;
- g) le ministre demande l’enlèvement des marques parce que celles-ci sont inconvenantes ou gênantes;
- h) le ministre autorise l’enlèvement des marques en vertu du paragraphe 202.01(2);
- i) le ministre permet l’enlèvement des marques en vertu du paragraphe (3).

(2) Lorsqu’un certificat d’immatriculation permanente a été délivré à l’égard d’un aéronef en application de l’alinéa 202.25(1)d), le propriétaire de l’aéronef peut demander au ministre, par écrit, la permission de modifier les marques.

(3) Sur réception d’une demande de modification de marques, le ministre en permet la modification si le propriétaire de l’aéronef continue de respecter les exigences du présent règlement.

4. Le paragraphe 202.13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sauf dans les cas où une autorisation est délivrée en application des paragraphes 202.14(1) ou 202.43(1), il est interdit d’utiliser un aéronef au Canada à moins qu’il ne soit immatriculé au Canada, dans un État contractant ou dans un État étranger qui a conclu avec le Canada un accord permettant l’utilisation au Canada d’un aéronef immatriculé dans cet État.

5. L’article 202.42 du même règlement et l’intertitre « Période d’utilisation au Canada » le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Période durant laquelle l’aéronef se trouve au Canada

202.42 (1) Sous réserve de l’article 203.03, il est interdit d’utiliser au Canada un aéronef immatriculé dans un État étranger qui s’est trouvé au Canada pendant un nombre total de 90 jours ou plus dans les 12 mois précédents son utilisation, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) l’État étranger est un État contractant;
- b) l’utilisateur de l’aéronef est :
 - (i) soit l’État étranger,
 - (ii) soit une personne physique qui n’est ni un citoyen canadien ni un résident permanent, mais qui est un citoyen ou un sujet de l’État étranger,
 - (iii) soit un organisme qui est constitué sous le régime des lois de l’État étranger;
- c) dans le cas où l’utilisateur de l’aéronef est un organisme tel que décrit au sous-alinéa b)(iii), l’aéronef est utilisé au Canada :
 - (i) soit conformément à un certificat d’exploitation aérienne,
 - (ii) soit dans une activité autre qu’une activité qui exigerait le certificat d’exploitation privé si l’aéronef était immatriculé au Canada.

(2) Aux fins du calcul de la période de 90 jours, il doit être tenu compte des éléments suivants :

- a) si l’aéronef se trouve au Canada pendant toute partie d’un jour civil, cette partie est calculée comme étant un jour;

6. Section 602.41 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Unmanned Air Vehicles

602.41 No person shall operate an unmanned air vehicle in flight except in accordance with a special flight operations certificate or an air operator certificate.

7. Paragraph 603.65(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the operation of an unmanned air vehicle;

COMING INTO FORCE

8. These Regulations come into force on December 1, 2003.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

General

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)* are intended to:

- introduce new terminology to replace the term “non-piloted aircraft”;
- introduce a new definition for “powered parachute aircraft”;
- ease the restrictions on the location at which aircraft identification plates may be placed and on the information which must be included on those plates;
- clarify the circumstances under which the marks identifying the nationality and registration of an aircraft may be changed by the aircraft owner;
- allow foreign-registered ultra-light aeroplanes to be operated in Canada under the same restrictions as are other foreign-registered aircraft; and
- allow foreign-registered corporate owned aircraft which would not be required to be operated under a private operator certificate if they were Canadian registered to be present in Canada for longer than an aggregate of 90 days in the immediately preceding 12-month period.

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 1, 2003. One comment was received requesting the use of the full term “unmanned air vehicle” throughout the *Canadian Aviation Regulations (CARs)* rather than the acronym “UAV”. The necessary substitutions have been made.

Specific

Parts I (General Provisions) and VI (General Operating and Flight Rules)

Part I contains definitions affecting more than one Part of the CARs and administrative provisions applicable to all parts of the CARs. Part VI deals with the general operating and flight

b) si l’aéronef entre dans l’espace aérien canadien, il est réputé se trouver au Canada.

6. L’article 602.41 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Véhicule aérien non habité

602.41 Il est interdit d’utiliser un véhicule aérien non habité à moins que le vol ne soit effectué conformément à un certificat d’opérations aériennes spécialisées ou à un certificat d’exploitation aérienne.

7. L’alinéa 603.65d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) l’utilisation d’un véhicule aérien non habité;

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} décembre 2003.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, II et VI)* vise les objectifs suivants :

- présenter une nouvelle terminologie destinée à remplacer l’expression « aéronef sans pilote »;
- présenter une nouvelle définition portant sur l’expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur »;
- alléger les restrictions quant à l’emplacement où peuvent être apposées les plaques d’identification d’aéronef ainsi qu’aux renseignements qui doivent figurer sur lesdites plaques;
- clarifier les circonstances dans lesquelles le propriétaire d’un aéronef peut modifier les marques identifiant la nationalité et l’immatriculation de cet aéronef;
- permettre aux avions ultra-légers immatriculés à l’étranger d’être utilisés au Canada en vertu des mêmes restrictions qui s’appliquent aux autres aéronefs immatriculés à l’étranger;
- enfin, permettre aux aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d’un État étranger qui ne seraient pas tenus d’être exploités en vertu d’un certificat d’exploitation privée s’ils étaient sous immatriculation canadienne d’être présents au Canada pendant un total de plus de 90 jours au cours de la période de 12 mois immédiatement précédente.

Les présentes modifications ont fait l’objet d’une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1^{er} février 2003. Un commentaire a été reçu demandant que soit utilisé le terme entier « véhicule aérien non habité » dans tout le *Règlement de l’aviation canadien (RAC)* plutôt que le sigle « UAV ». Les substitutions nécessaires ont été effectuées.

Détails

Parties I (Dispositions générales) et VI (Règles générales d’utilisation et de vol des aéronefs)

La partie I contient des définitions qui visent plus d’une partie du RAC ainsi que des dispositions administratives qui s’appliquent à toutes les parties du RAC. Quant à la partie VI, elle traite

rules which apply to all aircraft operations, both commercial and private.

New Terminology for “Non-piloted Aircraft”

Prior to this amendment, the term “non-piloted aircraft” was defined in section 101.01 (*Interpretation*) of the CARs as “a power driven aircraft, other than a model aircraft, that is operated without a flight crew member on board”. This term inaccurately gave the impression that such aircraft are not under the control of a pilot-in-command. In Part I, section 101.01 (*Interpretation*), an amendment replaces “non-piloted aircraft” with “unmanned air vehicle” which is defined as “a power-driven aircraft, other than a model aircraft, that is designed to fly without a human operator on board”. This new definition more accurately describes these aircraft.

For consistency in referencing these air vehicles throughout the CARs, where the term “non-piloted aircraft” appears in Part VI, section 602.41 (*Non-piloted Aircraft*) and section 603.65 (*Application*) it is being replaced by “unmanned air vehicle”.

New Definition for “Powered Parachute Aircraft”

There was no definition for “powered parachute aircraft” in the CARs, prior to this amendment. In Part IV (*Personnel Licensing and Training*) section 400.01 (*Interpretation*) included powered parachutes and powered para-gliders as ultra-light aeroplanes for personnel licensing purposes. However, it is widely recognized that powered parachute aircraft are significantly different from ultra-light aeroplanes. There are many varieties of launch procedures and of canopy types which describe powered parachutes or powered para-gliders none of which are applicable to ultra-light aeroplanes. The intention of the new definition is to capture all the possible variations under a generic description. “Powered parachute aircraft” is being defined in section 101.01 (*Interpretation*) as “a power-driven heavier-than-air aircraft that derives its lift in flight from aerodynamic reactions on surfaces of a flexible parachute-type aerofoil”.

Part II (Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner)

Part II deals with aircraft identification and registration rules which apply to all aircraft in Canada and with the regulations specific to the operation of a leased aircraft by a non-registered owner.

Section 201.01 (Aircraft Identification Plates)

Section 201.01 (*Aircraft Identification Plates*) sets forth the requirements for Canadian aircraft to display identification plates, the location on the aircraft at which the plates must be placed and the information which must be included on each plate. Aircraft identification plates identify the specific aircraft frame to which they are attached.

des règles générales d'utilisation et de vol qui s'appliquent à l'exploitation des aéronefs dans son ensemble, qu'elle soit commerciale ou privée.

Nouvelle terminologie visant l'expression « aéronef sans pilote »

Avant la présente modification, l'expression « aéronef sans pilote » était définie comme suit à l'article 101.01 (*Définitions*) du RAC: « Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, et utilisé sans membre d'équipage de conduite à bord ». Cette expression donnait à tort l'impression que de tels aéronefs ne sont pas sous la gouverne d'un commandant de bord. Grâce à une modification à l'article 101.01 (*Définitions*) de la partie I, l'expression « aéronef sans pilote » est remplacée par « véhicule aérien non habité », lequel est défini comme un « aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord ». La nouvelle définition décrit plus fidèlement les aéronefs dont il est question.

À des fins d'uniformité dans les renvois à ces véhicules qui sont faits à divers endroits du RAC, l'expression « aéronef sans pilote » qui apparaît aux articles 602.41 (*Aéronef sans pilote*) et 603.65 (*Application*) de la partie VI est remplacée par « véhicule aérien non habité ».

Nouvelle définition d'« aéronef pour parachute entraîné par moteur »

Avant la présente modification, le RAC ne renfermait aucune définition de l'expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur ». À l'article 400.01 (*Définitions et interprétation*) de la partie IV (*Délivrance des licences et formation du personnel*), les parachutes entraînés par moteur ainsi que les parapentes entraînés par moteur étaient compris dans les avions ultra-légers aux fins de la délivrance des licences du personnel. Toutefois, il est bien connu que les aéronefs pour parachutes entraînés par moteur sont largement différents des avions ultra-légers. Il existe de nombreuses méthodes de lancement et de nombreuses variétés de coupoles qui décrivent les parachutes entraînés par moteur ainsi que les parapentes entraînés par moteur sans qu'aucune ne s'applique aux avions ultra-légers. La nouvelle définition vise à englober toutes les variantes possibles sous une même description générique. Un « aéronef pour parachute entraîné par moteur » est défini à l'article 101.01 (*Définitions*) comme étant un « aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute ».

Partie II (Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés)

La partie II traite des règles d'identification et d'immatriculation qui s'appliquent à tous les aéronefs au Canada ainsi que des questions réglementaires propres à l'utilisation d'un aéronef loué par une personne qui n'est pas le propriétaire enregistré.

Article 201.01 (Plaques d'identification d'aéronef)

L'article 201.01 (*Plaques d'identification d'aéronef*) énonce les exigences portant sur l'obligation faite à tout aéronef canadien d'avoir des plaques d'identification, sur l'endroit de l'aéronef où doivent se trouver de telles plaques et sur les renseignements qui doivent figurer sur chacune de ces plaques. Les plaques d'identification d'aéronef identifient la cellule d'aéronef précise sur laquelle elles sont apposées.

Two amendments are being introduced into section 201.01. Firstly, the location at which the plates must be placed is being changed to include a location visible to a person at the main entrance. Previously, the plates had to be visible to a person on the ground, either adjacent to and aft of the rearmost entrance door or on the fuselage surface near the tail. The Standards and Recommended Practices of the International Civil Aviation Organization (ICAO) stipulate that aircraft identification plates should be in a prominent position near the main entrance. Many older or larger aircraft which are imported into Canada have the identification plate affixed in an accessible interior location or an exterior location near a forward entrance rather than the rearmost entrance. For these aircraft to be registered in Canada the identification plate had to be moved or an exemption from the Canadian requirement had to be requested. The amendment brings Canadian requirements into harmonization with the ICAO stipulation and eliminates the need for an exemption for Canadian importers under the above circumstances.

Secondly, an additional amendment to section 201.01 relieves aircraft which are not required to have a type certificate (such as ultra-light aeroplanes, amateur built aeroplanes and aircraft operating on a flight permit — experimental) from the need to display a type certificate number. While the majority of Canadian registered aircraft must have a type certificate which confirms that the type design, manufactured product and maintenance program meet minimum safety standards, certain types of aircraft are relieved of this requirement either because the circumstances under which they are produced preclude its issuance or because of the stage of development of the aircraft design. Prior to the introduction of the CARs in October 1996, aircraft without a type approval (in the terminology of the day which has since been changed to “type certificate”) were not required to provide the information equivalent to type certificate number on the aircraft identification plate. That provision was inadvertently removed with the promulgation of the CARs. This amendment returns the requirements for aircraft without a type certificate number to those in place prior to October 1996.

Section 202.04 (Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration)

Aircraft nationality and registration marks identify a specific aircraft and the jurisdiction in which it is registered. Aircraft marks are intended to remain with the individual aircraft as long as the aircraft is on the national aircraft register. The regulatory authority uses the record of an aircraft’s nationality and registration marks to trace the history of the aircraft. For this reason once a set of marks had been issued for an aircraft those marks were only allowed to be removed or changed under limited conditions or at the request of the Minister. Prior to this amendment, if an owner wished to remove or change the aircraft registration mark for a reason not covered by those stated in section 202.04 a special request had to be made to be exempt from the provisions of section 202.04 which could be allowed or denied at the Minister’s discretion.

Deux modifications sont apportées à l’article 201.01. Premièrement, l’endroit où les plaques doivent être placées est modifié de manière à inclure un endroit visible par une personne depuis la porte principale. Auparavant, les plaques devaient être fixées à un endroit où un observateur au sol peut la lire, situé entre l’empennage et la porte d’entrée la plus proche, près de cette porte, ou situé sur le fuselage près de l’empennage. Les Normes et pratiques recommandées de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) stipulent que les plaques d’identification devraient se trouver à un endroit bien en vue près de l’entrée principale. Pour la plupart des avions anciens ou de grande taille qui sont importés au Canada, les plaques d’identification sont apposées à un endroit intérieur accessible ou à un endroit extérieur situé près d’une porte avant plutôt qu’à côté de la porte la plus en arrière. Pour que ces aéronefs puissent être immatriculés au Canada, il fallait soit déplacer la plaque d’identification, soit faire une demande d’exemption à l’exigence canadienne. La modification permet d’harmoniser les exigences canadiennes avec ce que stipule l’OACI et évite ainsi aux importateurs canadiens d’avoir à demander une exemption dans les circonstances décrites ci-dessus.

Deuxièmement, une autre modification à l’article 201.01 exclut les aéronefs qui ne sont pas tenus d’avoir un certificat de type (comme les avions ultra-légers, les avions de construction amateur et les aéronefs utilisés en vertu d’un permis de vol — expérimental) de l’obligation d’afficher un numéro de certificat de type. Bien que la majorité des aéronefs immatriculés au Canada soient tenus d’avoir un certificat de type confirmant que la définition de type, le produit construit et le programme de maintenance répondent à des normes de sécurité minimales, certains types d’aéronef ne sont pas assujettis à une telle exigence, soit parce que les circonstances entourant leur production empêche la délivrance d’un tel document, soit parce que le niveau de développement de la conception de l’aéronef ne s’y prête pas. Avant l’entrée en vigueur du RAC en octobre 1996, les aéronefs dépourvus d’homologation de type (la terminologie de l’époque qui a depuis été modifiée et remplacée par l’expression « certificat de type ») n’étaient pas tenus d’afficher un renseignement équivalent au numéro de certificat de type sur la plaque d’identification d’aéronef. Cette disposition a été malencontreusement supprimée au moment de l’entrée en vigueur du RAC. Grâce à la modification, les exigences imposées aux aéronefs ne possédant pas de numéro de certificat de type reviennent à ce qu’elles étaient avant octobre 1996.

Article 202.04 (Enlèvement ou modification des marques d’aéronefs après une immatriculation permanente)

Les marques de nationalité et d’immatriculation d’un aéronef identifient un aéronef bien précis ainsi que le pays dans lequel il est immatriculé. Les marques d’aéronef sont censées rester sur l’aéronef en question tant et aussi longtemps que ce dernier figure dans le registre national des aéronefs. Les autorités réglementaires se servent du dossier des marques de nationalité et d’immatriculation d’un aéronef pour reconstituer l’historique de ce dernier. C’est pour cette raison que, une fois qu’un jeu de marques avait été attribué à un aéronef, il ne pouvait être enlevé ou modifié que dans un nombre limité de conditions ou à la demande du ministre. Avant la présente modification, si le propriétaire d’un aéronef souhaitait en enlever ou en modifier la marque d’immatriculation pour une raison autre que celles prévues à l’article 202.04, il devait faire une demande spéciale d’exemption des dispositions de l’article 202.04, demande que le ministre pouvait accepter ou refuser à sa discrétion.

Departmental officials have determined that, given current technology, the history of a given aircraft may be readily tracked despite a change in marks. Therefore, section 202.04 (*Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration*) is being amended to allow an owner of an aircraft on the Canadian register to change the aircraft registration marks after receiving permission to do so from the Minister. At the same time, editorial amendments will clarify the intent of this section. With the exception of the easing of the conditions under which an aircraft owner can voluntarily change aircraft registration marks no changes to current practices and procedures are being made.

Section 202.42 (*Period of Time Operated in Canada*) and Section 202.13 (*Registration of Aircraft — General*)

Foreign-registered Ultra-light Aeroplanes Operating in Canada

Prior to this amendment, foreign-registered ultra-light aeroplanes were only permitted to operate in Canada when authorized by the Minister for special aviation events. Among other conditions which might be imposed on their operation in Canada, these aircraft were restricted to a five-mile radius of the location of the event. An amendment to section 202.42 (*Period of Time Operated in Canada*) removes the limitations specific to foreign-registered ultra-light aeroplanes and permits them to operate in Canada on the same basis as any Canadian ultra-light aeroplane. In Canada, ultra-light aeroplanes are not permitted to be operated in any commercial activity other than for instructional purposes for ultra-light pilot permits. An editorial change in section 202.13 (*Registration of Aircraft — General*) removes the reference to the provision in section 202.42 which restricted operation of foreign ultra-light aeroplanes in Canada.

Foreign-registered Corporate Owned Aircraft Present in Canada

An additional amendment to section 202.42 (*Period of Time Operated in Canada*) will allow aircraft which would not be required to be operated under a private air operator certificate if Canadian registered to be present in Canada for 90 days or longer within a 12-month period. Previously, such aircraft would have been required to leave Canada at the end of 90 days accumulated within an immediately preceding 12-month period or to be placed on the Canadian register.

An individual who is an owner of a foreign-registered private aircraft may operate that aircraft in Canada with no limit to the duration of such an operation. The amendment to section 202.42 extends this privilege to an entity (such as an incorporated company) with an aircraft which would not be required, if Canadian, to be operated as a private corporate aircraft under Subpart 604 (*Private Operator Passenger Transportation*). Subpart 604 applies to Canadian aircraft which are used for the transport of passengers, which are either turbine-powered pressurized aeroplanes or aeroplanes with a maximum permissible take-off weight in excess of 5 700 kg (12,566 lbs) and which are not used in flight training units or for the commercial carriage of passengers. That

Des responsables ministériels ont déterminé que, en l'état des moyens technologiques actuels, l'historique d'un aéronef donné pouvait être facilement reconstitué, et ce, même en cas de modification des marques. Par conséquent, une modification est apportée à l'article 202.04 (*Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente*) afin de permettre au propriétaire d'un aéronef inscrit au registre canadien de modifier les marques d'immatriculation de cet aéronef après en avoir reçu la permission du ministre. Par la même occasion, des modifications de pure forme clarifieront le but visé par cet article. Exception faite de cette proposition visant à faciliter les conditions en vertu desquelles le propriétaire d'un aéronef peut modifier volontairement les marques d'immatriculation de ce dernier, aucune modification n'est apportée aux pratiques et procédures actuelles.

Article 202.42 (*Période d'utilisation au Canada*) et article 202.13 (*Immatriculation des aéronefs — Généralités*)

Avions ultra-légers sous immatriculation étrangère utilisés au Canada

Avant la présente modification, les avions ultra-légers immatriculés à l'étranger ne pouvaient être utilisés au Canada qu'après avoir reçu une autorisation du ministre, et ce, dans le cadre de manifestations aéronautiques spéciales. Parmi les autres conditions d'utilisation qui pouvaient leur être imposées au Canada, il convient de mentionner l'interdiction de s'éloigner au-delà d'un rayon de cinq milles de l'endroit de la manifestation. Une modification à l'article 202.42 (*Période d'utilisation au Canada*) supprime les limitations spécifiques aux avions ultra-légers immatriculés à l'étranger et en permet l'utilisation au Canada sur une base identique à celle des avions ultra-légers canadiens. Au Canada, il est interdit d'utiliser des avions ultra-légers à des fins commerciales, si ce n'est pour dispenser de l'instruction entourant la délivrance d'un permis de pilote d'ultra-léger. Une modification de nature éditoriale à l'article 202.13 (*Immatriculation des aéronefs — Généralités*) supprime le renvoi aux dispositions de l'article 202.42 limitant l'utilisation des avions ultra-légers étrangers au Canada.

Aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d'un État étranger qui se trouvent au Canada

Une autre modification à l'article 202.42 (*Période de temps d'utilisation au Canada*) va permettre aux aéronefs qui ne seraient pas tenus d'être exploités en vertu d'un certificat d'exploitation privée s'ils étaient immatriculés au Canada, de demeurer au Canada pendant 90 jours ou plus au cours d'une période de 12 mois. Auparavant, il fallait que de tels avions quittent le Canada lorsqu'ils étaient restés, au total, pendant 90 jours au pays durant les 12 mois immédiatement précédents ou qu'ils soient inscrits au registre canadien.

Une personne physique qui est propriétaire d'un aéronef privé immatriculé à l'étranger peut utiliser cet aéronef au Canada sans aucune limite quant à la durée de cette utilisation. La modification à l'article 202.42 étend cet avantage à une entité (comme une entreprise dûment constituée) dans le cas d'un aéronef qui, s'il était canadien, ne serait pas tenu d'être exploité comme un aéronef privé utilisé à des fins d'affaires en vertu de la sous-partie 604 (*Transport de passagers par un exploitant privé*). La sous-partie 604 s'applique aux aéronefs canadiens qui servent au transport de passagers, qui sont soit des avions pressurisés à turbomoteur ou des avions ayant une masse maximale autorisée au décollage supérieure à 5 700 kg (12 566 lb) et qui ne servent ni

is, the amendment places corporate owners of foreign-registered small aeroplanes or helicopters on the same footing as individuals who own foreign-registered aircraft and wish to have their aircraft in Canada for longer than 90 days. Foreign-registered corporate aircraft used for transportation of passengers for business purposes will not be affected by the change.

An editorial amendment changes the title of this section from “*Period of Time Operated in Canada*” to “*Period of Time Present in Canada*” to more accurately reflect the wording and intent of the section.

Alternatives

No alternative to regulatory action is available to achieve the intent of these changes to the CARs.

Benefits and Costs

Throughout the development of the aviation regulations and standards Transport Canada applies risk management concepts. Where there are risk implications the analysis of these amendments has led to the conclusion that the imputed risk is acceptable in light of the expected benefits.

Parts I (General Provisions) and VI (General Operating and Flight Rules)

New Terminology for “Non-piloted Aircraft”

The terminology change from “non-piloted aircraft” to “unmanned air vehicle” along with the revision to the definition will have no impact on current practices and procedures and, therefore, no cost implications. It more accurately describes these aircraft.

New Definition for “Powered Parachute Aircraft”

With the new definition of “powered parachute aircraft” it will be possible to develop regulations and standards which will take into account the specific characteristics of these aircraft and their operation. These aircraft will no longer be automatically included in regulations developed for ultra-light aeroplanes which have significantly different characteristics and operations. This differentiation of powered parachute aircraft will benefit recreational aviation by improving the safety of their operation with appropriately targeted legislation. Any cost impact is expected to be negligible.

Part II (Aircraft Identification and Registration and Operation of a Leased Aircraft by a Non-registered Owner)

Section 201.01 (Aircraft Identification Plates)

The amendment to allow an identification plate to be located where it is visible to a person at the main entrance to the aircraft in addition to the current requirement that it be located where it is visible to a person on the ground, either adjacent to and aft of the rearmost entrance door or on the fuselage surface near the tail will

dans des unités de formation au pilotage ni au transport commercial de passagers. Autrement dit, la modification met les personnes morales propriétaires de petits avions ou hélicoptères immatriculés à l'étranger sur un pied d'égalité avec les personnes physiques qui possèdent des aéronefs immatriculés à l'étranger et qui souhaitent que leurs appareils demeurent au Canada pendant plus de 90 jours. Les aéronefs de personnes morales immatriculés à l'étranger qui servent au transport de passagers à des fins d'affaires ne seront pas touchés par la présente modification.

Une modification de pure forme fait en sorte que le titre actuel de l'article, à savoir « *Période d'utilisation au Canada* » se lise dorénavant « *Période durant laquelle l'aéronef se trouve au Canada* », ce qui correspondra mieux au libellé de cet article et au but qu'il vise.

Solutions envisagées

Il n'existe aucune solution autre que réglementaire pour parvenir au but visé par les modifications au RAC.

Avantages et coûts

Tout au long de l'élaboration du règlement et des normes en matière d'aviation, Transports Canada applique des concepts de gestion des risques. Lorsque des risques sont apparus, l'analyse de la réglementation a permis de conclure que les risques imputés étaient acceptables en regard des avantages escomptés.

Parties I (Dispositions générales) et VI (Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs)

Nouvelle terminologie visant l'expression « aéronef sans pilote »

La modification terminologique, à savoir le remplacement de l'expression « aéronef sans pilote » par « véhicule aérien non habité » ainsi que la révision à la définition n'auront aucune incidence sur les pratiques et procédures actuelles, ce qui veut dire qu'il n'y aura aucune conséquence en matière de coûts. Cela décrit mieux ces aéronefs.

Nouvelle définition d'« aéronef pour parachute entraîné par moteur »

Grâce à la nouvelle définition de l'expression « aéronef pour parachute entraîné par moteur », il sera possible de préparer une réglementation et des normes qui prendront en ligne de compte les caractéristiques propres à ces aéronefs et à leur utilisation. Ils ne seront plus automatiquement inclus dans la réglementation préparée à l'intention des avions ultra-légers, lesquels sont notablement différents au niveau de leurs caractéristiques et de leur utilisation. Le fait de différencier les aéronefs pour parachutes entraînés par moteur sera bénéfique à l'aviation de loisir, car le fait de disposer de mesures législatives visant spécifiquement ces appareils permettra d'améliorer la sécurité de leur utilisation. On s'attend à ce que l'incidence en matière de coûts soit négligeable.

Partie II (Identification et immatriculation des aéronefs et utilisation d'aéronefs loués par des personnes qui ne sont pas propriétaires enregistrés)

Article 201.01 (Plaques d'identification d'aéronef)

La modification permettant qu'une plaque d'identification soit située à un endroit visible par une personne se trouvant à l'entrée principale de l'aéronef en complément de l'exigence actuelle voulant qu'elle soit fixée à un endroit où un observateur au sol peut la lire, situé entre l'empennage et la porte d'entrée la plus

reduce costs for Canadian importers of foreign aircraft without impairing the safety of Canadian civil operations. The amendment will reduce the cost of importing an aircraft by eliminating the need for Canadian importers to either relocate the aircraft identification plate or to request an exemption to the requirement of section 201.01 upon bringing an aircraft into Canada which has the plate affixed near a forward entrance. The intent of easy identification of the specific airframe will still be achieved. The benefit-cost impact of the amendment is expected to be positive.

The amendment to section 201.01 to relieve aircraft which are not required to have a type certificate from the need to display a type certificate number on their aircraft identification plates will correct an inadvertent omission from the CARs as promulgated in October 1996. There will be no benefit-cost impact from this amendment.

Section 202.04 (Removal or Change of Marks after Issuance of Continuing Registration)

The amendment to ease the conditions under which an aircraft owner can voluntarily request a change in aircraft registration marks will provide a benefit to owners of aircraft on the Canadian register without imposing any additional costs upon other individuals. Owners who wish to change the marks of their aircraft will no longer be hindered by the requirement for an exemption from the provisions of section 202.04. With current technology the ability of the regulatory authority to track the history of a given aircraft after a change in registration marks is permitted will be unimpaired. Thus, the maintenance and operational history will still be available if the aircraft is involved in an accident or if it changes ownership. The benefit-cost impact will be marginally positive.

Section 202.42 (Period of Time Operated in Canada) and Section 202.13 (Registration of Aircraft - General)

Foreign-registered Ultra-light Aeroplanes Operating in Canada

Advances in technology since the introduction of ultra-light aeroplanes have resulted in aeroplanes which more closely resemble the general aviation training fleet than the ultra-light aeroplanes of the 1970's did. As a result of this progress ultra-light aeroplanes may be safely used by their owners and pilots for an extended variety of recreational purposes. The amendment to section 202.42 removes what now appears an unnecessary restriction and will allow foreign-registered ultra-light aeroplanes to be flown in Canada for personal recreation by their owners and pilots. The amendment to section 202.13 is an editorial change made necessary by the elimination of the restriction on the operation of foreign-registered ultra-light aeroplanes in Canada.

proche, près de cette porte, ou situé sur le fuselage près de l'empannage, va réduire les coûts supportés par les importateurs canadiens d'aéronefs étrangers sans nuire à la sécurité des opérations civiles canadiennes. La modification va réduire les coûts d'importation d'un aéronef en éliminant l'obligation faite aux importateurs canadiens soit de relocaliser la plaque d'identification de l'aéronef, soit de demander une exemption à l'exigence de l'article 201.01 en vue de l'arrivée au Canada d'un aéronef dont la plaque est apposée près de la porte principale. Le but visé, à savoir une identification facile de la cellule en question, sera toujours atteint. L'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts de la modification devrait être positive.

La modification à l'article 201.01 qui consiste à supprimer l'obligation faite aux aéronefs qui ne sont pas tenus de posséder un certificat de type, d'afficher un numéro de certificat de type sur leurs plaques d'identification d'aéronefs, va corriger une omission fortuite remontant à l'entrée en vigueur du RAC en octobre 1996. La modification n'aura aucune incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts.

Article 202.04 (Enlèvement ou modification des marques d'aéronefs après une immatriculation permanente)

La modification visant à faciliter les conditions en vertu desquelles le propriétaire d'un aéronef peut demander volontairement une modification des marques d'immatriculation de l'aéronef donnera un avantage aux propriétaires d'aéronefs inscrits au registre canadien sans imposer le moindre coût supplémentaire à d'autres personnes. Les propriétaires souhaitant modifier les marques de leurs aéronefs ne seront plus retardés par l'obligation de faire une demande d'exemption aux dispositions de l'article 202.04. Compte tenu de la technologie actuelle, la capacité des autorités réglementaires de reconstituer l'historique d'un aéronef donné après qu'une autorisation de modifier les marques d'immatriculation aura été accordée, ne sera pas remise en question. Par conséquent, l'historique de la maintenance et de l'utilisation de l'aéronef sera toujours disponible si ce dernier venait à être impliqué dans un accident ou s'il changeait de propriétaire. L'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts sera très légèrement positive.

Article 202.42 (Période d'utilisation au Canada) et article 202.13 (Immatriculation des aéronefs – Généralités)

Avions ultra-légers sous immatriculation étrangère utilisés au Canada

Compte tenu des progrès technologiques survenus depuis l'arrivée des avions ultra-légers, ces derniers ressemblent plus aux appareils d'entraînement de l'aviation générale que ne le faisaient les avions ultra-légers des années 70. À la suite de cette évolution, les avions ultra-légers peuvent être utilisés en toute sécurité par leurs propriétaires et leurs pilotes dans une gamme toujours plus grande d'activités de loisir. La modification à l'article 202.42 supprime ce qui semble être aujourd'hui une restriction inutile et va permettre aux avions ultra-légers immatriculés à l'étranger de voler au Canada à des fins récréatives personnelles aux mains de leurs propriétaires et de leurs pilotes. La modification à l'article 202.13 en est une de nature éditoriale qui est rendue nécessaire par l'élimination de la restriction imposée à l'utilisation, au Canada, d'avions ultra-légers immatriculés à l'étranger.

A minor benefit will be generated for owners and pilots of foreign-registered ultra-light aeroplanes who wish to use their aeroplanes for recreational purposes in Canada. No negative impact on the safety of Canadian civil aviation is forecast from this change. Overall, the benefit-cost impact of the change will be insignificant.

Foreign-registered Corporate Owned Aircraft Present in Canada

The amendment places corporate owners of foreign-registered small aircraft on the same footing as individuals who own foreign-registered aircraft and wish to have their aircraft in Canada for longer than 90 days. Foreign-registered corporate aircraft used for transportation of passengers for business purposes will not be affected by the change.

The benefit of this change will primarily accrue as a convenience for those few foreign nationals with aircraft registered to a non-Canadian corporate entity who expect to be in Canada for longer than 90 days and who wish to have their aircraft available for their use while they are in Canada without having to place that aircraft on the Canadian register. There may be some resultant financial benefit to Canadian maintenance facilities and fixed base operators who provide services to the owners of these aircraft. The safety of Canadian civil aviation is unlikely to be affected by this change as the regulations of the state in which the aircraft are registered will continue to govern the maintenance and operation of the aircraft except where Canadian regulations are more stringent in which case the Canadian requirements will apply.

The impact of this amendment is expected to be essentially neutral with the possibility of some small benefit to the Canadian aviation industry.

Summary of Benefit-Cost Analysis

In total, the overall impact of these changes to the CARs is expected to be minor but positive.

Consultation

These amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 1, 2003. One comment was received requesting the use of the full term “unmanned air vehicle” throughout the CARs rather than the acronym “UAV”. The necessary substitutions have been made.

The members of the Identification, Registration and Leasing of Aircraft (IRLA) Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) have been consulted with respect to these amendments. Active members of this Technical Committee include Air Canada, Air Canada Connectors, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, Canadian Airlines International Limited, Canadian Business Aviation Association, Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., Canadian Union of Public Employees, de Havilland Inc., Department of National Defence, Experimental Aircraft Association — Canadian Council, International Aircraft Owners and Pilots Association, and NAV CANADA. The Technical Committee

Les propriétaires et pilotes d'avions ultra-légers immatriculés à l'étranger qui souhaitent utiliser leurs appareils au Canada à des fins récréatives y trouveront un léger avantage. Aucune incidence négative sur la sécurité de l'aviation civile canadienne ne devrait découler de cette modification. En fin de compte, l'incidence en matière d'avantages par rapport aux coûts de cette modification sera insignifiante.

Aéronefs appartenant à des organismes constitués sous le régime des lois d'un État étranger qui se trouvent au Canada

La modification met les personnes morales propriétaires de petits aéronefs immatriculés à l'étranger sur un pied d'égalité avec les personnes physiques qui possèdent des aéronefs immatriculés à l'étranger et qui souhaitent que leurs appareils demeurent au Canada pendant plus de 90 jours. Les aéronefs de personnes morales immatriculés à l'étranger qui servent au transport de passagers à des fins d'affaires ne seront pas touchés par la présente modification.

Les avantages de cette modification vont essentiellement prendre la forme d'une commodité accordée aux quelques ressortissants étrangers ayant des aéronefs immatriculés au nom d'une personne morale non canadienne qui s'attendent à demeurer au Canada pendant plus de 90 jours et qui souhaitent avoir leurs appareils à leur disposition pendant leur séjour au Canada sans avoir pour autant à les inscrire au registre canadien. Il pourra en résulter certains avantages financiers pour les ateliers de maintenance et les exploitants de services aéronautiques canadiens qui sont à la disposition des propriétaires de ces aéronefs. La sécurité de l'aviation civile canadienne ne sera probablement pas affectée par cette modification, puisque la réglementation de l'État d'immatriculation des aéronefs continuera à régir la maintenance et l'exploitation de ceux-ci, sauf dans les cas où la réglementation canadienne est plus sévère, les exigences du Canada devant alors s'appliquer.

L'incidence de cette modification devrait être pour ainsi dire neutre, si ce n'est la possibilité d'un léger avantage octroyé au milieu de l'aviation canadienne.

Résumé de l'analyse des coûts et des avantages

En conclusion, on s'attend à ce que l'incidence générale des modifications au RAC soit mineure mais néanmoins positive.

Consultations

Les présentes modifications ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1^{er} février 2003. Un commentaire a été reçu demandant que soit utilisé le terme entier « véhicule aérien non habité » dans tout le RAC plutôt que le sigle « UAV ». Les substitutions nécessaires ont été effectuées.

Les présentes modifications ont fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'identification, l'immatriculation et la location d'aéronefs (II&LA) du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Les membres actifs de ce Comité technique comprennent Air Canada, des transporteurs correspondants d'Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron, les Lignes aériennes Canadien International, l'Association canadienne de l'aviation d'affaires, la Canadian Owners and Pilots Association, C.T. AeroProjects Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique, De Havilland Inc., le ministère de la Défense nationale, l'Experimental Aircraft Association — Canadian Council,

reviewed these amendments during a meeting on June 15, 1999 and recommended that they be adopted.

These amendments were presented at the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC), which is composed of senior managers in the Civil Aviation Directorate of the Department of Transport, on June 25, 1999. The members of CARC approved the amendments.

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document or through judicial action introduced by way of summary conviction as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada
Safety and Security
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
Internet Address: www.tc.gc.ca

l'International Aircraft Owners and Pilots Association et NAV CANADA. Les modifications ont été débattues à une réunion du Comité technique qui a eu lieu le 15 juin 1999, et le Comité en a recommandé l'adoption.

Les modifications ont été présentées le 25 juin 1999 à une réunion du Comité de réglementation de l'Aviation civile (CRAC), lequel est formé de gestionnaires supérieurs de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Transports. Les membres du CRAC ont approuvé lesdites modifications.

Respect et exécution

La modification sera normalement appliquée au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou encore d'une demande en justice introduite par procédure sommaire en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Transports Canada
Sécurité et Sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Adresse Internet : www.tc.gc.ca

Registration
SOR/2003-272 24 July, 2003

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Motorcycles and Three-wheeled Vehicles) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995

P.C. 2003-1122 24 July, 2003

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 (Motorcycles and Three-wheeled Vehicles) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 17, 2002 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 (Motorcycles and Three-wheeled Vehicles) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (MOTORCYCLES AND THREE-WHEELED VEHICLES) AND THE MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS, 1995

MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS

Amendments Effective on the Date of Registration

1. (1) The definitions “limited-speed motorcycle”, “motorcycle”, “multipurpose passenger vehicle”, “passenger car” and “truck” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ are replaced by the following:

“limited-speed motorcycle” means a motorcycle that

- (a) has steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground,
- (b) has a maximum attainable speed of 70 km/h or less, measured in accordance with International Organization for Standardization standard ISO 7117-1981, *Road vehicles — measurement method for the maximum speed of motorcycles*,
- (c) has a minimum seat height, when the vehicle is unladen, of 650 mm, and
- (d) does not have a structure partially or fully enclosing the driver and passenger, other than that part of the vehicle

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ C.R.C., c. 1038

Enregistrement
DORS/2003-272 24 juillet 2003

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motocyclettes et véhicules à trois roues) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile

C.P. 2003-1122 24 juillet 2003

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 (motocyclettes et véhicules à trois roues) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 août 2002 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

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 (motocyclettes et véhicules à trois roues) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (MOTOCYCLETTES ET VÉHICULES À TROIS ROUES) ET LE RÈGLEMENT DE 1995 SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

Modifications entrant en vigueur à la date d'enregistrement

1. (1) Les définitions de « camion », « motocyclette », « motocyclette à vitesse limitée », « véhicule de tourisme à usages multiples » et « voiture de tourisme », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

- « camion » Véhicule conçu essentiellement pour le transport de biens ou d'équipements spécialisés. Sont exclus de la présente définition les véhicules sur chenilles, les remorques, les véhicules de travail, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales, les véhicules de compétition, les véhicules conçus pour se déplacer exclusivement hors route et les véhicules à trois roues. (*truck*)
- « motocyclette » Tout véhicule des sous-catégories motocyclette à vitesse limitée, motocyclette à habitacle fermé, motocyclette sans habitacle fermé et tricycle à moteur, qui, à la fois :

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ C.R.C., ch. 1038

forward of the driver's torso and the seat backrest; (*motocyclette à vitesse limitée*)

“motorcycle” means a vehicle of the subclasses enclosed motorcycle, open motorcycle, limited-speed motorcycle and motor tricycle, that

(a) is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground,

(b) has a minimum wheel rim diameter of 250 mm, and

(c) has a minimum wheelbase of 1 016 mm,

but does not include a power-assisted bicycle, a restricted-use motorcycle, a low-speed vehicle, a passenger car, a truck, a multipurpose passenger vehicle, a competition vehicle, a vehicle imported temporarily for special purposes or a three-wheeled vehicle; (*motocyclette*)

“multipurpose passenger vehicle” means a vehicle having a designated seating capacity of 10 or less that is constructed either on a truck chassis or with special features for occasional off road operation, but does not include an air cushion vehicle, an all-terrain vehicle, a golf cart, a low-speed vehicle, a passenger car, a three-wheeled vehicle, a truck or a vehicle imported temporarily for special purposes; (*véhicule de tourisme à usages multiples*)

“passenger car” means a vehicle having a designated seating capacity of 10 or less, but does not include an all-terrain vehicle, a competition vehicle, a low-speed vehicle, a multipurpose passenger vehicle, an antique reproduction vehicle, a motorcycle, a truck, a trailer, a vehicle imported temporarily for special purposes or a three-wheeled vehicle; (*voiture de tourisme*)

“truck” means a vehicle designed primarily for the transportation of property or special-purpose equipment, but does not include a competition vehicle, a crawler-mounted vehicle, a three-wheeled vehicle, a trailer, a work vehicle, a vehicle imported temporarily for special purposes or a vehicle designed for operation exclusively off-road; (*camion*)

(2) Subsection 2(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“enclosed motorcycle” means a motorcycle that

(a) has steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground,

(b) is designed to travel on two wheels in contact with the ground,

(c) has a minimum seat height, when the vehicle is unladen, of 650 mm, and

(d) has a structure partially or fully enclosing the driver and passenger that is an integral part of the vehicle chassis; (*motocyclette à habitacle fermé*)

“motor tricycle” means a motorcycle, other than an antique reproduction vehicle, that

(a) is designed to travel on three wheels in contact with the ground,

a) est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;

b) a des roues dont le diamètre de jante minimal est de 250 mm;

c) a un empattement minimal de 1 016 mm.

Sont exclus de la présente définition les bicyclettes assistées, les motocyclettes à usage restreint, les véhicules à basse vitesse, les voitures de tourisme, les camions, les véhicules de tourisme à usages multiples, les véhicules de compétition, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales et les véhicules à trois roues. (*motocycle*)

« motocyclette à vitesse limitée » Motocyclette qui, à la fois :

a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;

b) peut atteindre une vitesse maximale de 70 km/h, déterminée conformément à la norme ISO 7117-1981 de l'Organisation internationale de normalisation, intitulée *Véhicules routiers — Méthode de mesurage de la vitesse maximale des motocyclettes*;

c) a un siège d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;

d) ne comporte pas une structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*limited-speed motorcycle*)

« véhicule de tourisme à usages multiples » Véhicule ayant un nombre désigné de places assises de 10 ou moins, monté sur un châssis de camion ou ayant des éléments caractéristiques spéciaux pour rouler occasionnellement hors route. Sont exclus de la présente définition les véhicules à coussin d'air, les véhicules tout terrain, les voitures de golf, les véhicules à basse vitesse, les voitures de tourisme, les camions, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales et les véhicules à trois roues. (*multipurpose passenger vehicle*)

« voiture de tourisme » Véhicule ayant un nombre désigné de places assises de 10 ou moins. Sont exclus de la présente définition les véhicules tout terrain, les véhicules de compétition, les véhicules à basse vitesse, les véhicules de tourisme à usages multiples, les répliques d'un ancien modèle, les motocyclettes, les camions, les remorques, les véhicules importés temporairement à des fins spéciales et les véhicules à trois roues. (*passenger car*)

(2) Le paragraphe 2(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« motocyclette à habitacle fermé » Motocyclette qui, à la fois :

a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;

b) est conçue pour rouler sur deux roues en contact avec le sol;

c) a un siège d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;

d) comporte une structure qui fait partie intégrante du châssis du véhicule renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager. (*enclosed motorcycle*)

« motocyclette sans habitacle fermé » Motocyclette qui, à la fois :

a) a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une seule roue en contact avec le sol;

b) est conçue pour rouler sur deux roues en contact avec le sol;

- (b) has seating on which all occupants must sit astride,
- (c) has no more than four designated seating positions,
- (d) has a GVWR of 1 000 kg or less; and
- (e) does not have a structure partially or fully enclosing the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest; (*tricycle à moteur*)

“open motorcycle” means a motorcycle that

- (a) has steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground,
- (b) is designed to travel on two wheels in contact with the ground,
- (c) has a minimum seat height, when the vehicle is unladen, of 650 mm, and
- (d) does not have a structure partially or fully enclosing the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest; (*motocyclette sans habitacle fermé*)

“three-wheeled vehicle” means a vehicle, other than a competition vehicle, a low-speed vehicle, an antique reproduction vehicle, a motorcycle, a restricted-use motorcycle, a trailer or a vehicle imported temporarily for special purposes, that

- (a) is designed to travel on three wheels in contact with the ground,
- (b) has no more than four designated seating positions, and
- (c) has a GVWR of 1 000 kg or less; (*véhicule à trois roues*)

2. The Regulations are amended by adding the following after section 2.1:

2.2 For the purpose of determining the number of wheels on a vehicle, two wheels are considered to be one wheel if they are mounted on the same axle and the distance between the centres of their areas of contact with the ground is less than 460 mm.

3. Paragraph 5(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) each standard referred to by number in column I of Schedule III, opposite which there is set out the letter “X” in the sub-column designating that class or subclass of vehicle; and

4. (1) The portion of paragraph 6(1)(e) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

- (e) in the case of a passenger car, multipurpose passenger vehicle, low-speed vehicle, three-wheeled vehicle, truck, bus, trailer, trailer converter dolly or motorcycle,

(2) Paragraph 6(1)(f) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (v):

- (vi) “EMC/MCH” to refer to an enclosed motorcycle,

(3) Subparagraph 6(1)(f)(xi) of the Regulations is replaced by the following:

- (xi) “MC” to refer to an open motorcycle,

(4) Subparagraphs 6(1)(f)(xviii) and (xix) of the Regulations are replaced by the following:

- (xviii) “TRI” to refer to a motor tricycle,
- (xix) “TRU/CAM” to refer to a truck,
- (xx) “TT/CT” to refer to a truck tractor, and
- (xxi) “TWV/VTR” to refer to a three-wheeled vehicle;

- c) a un siège d'une hauteur minimale, sans charge, de 650 mm;

d) ne comporte pas une structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*open motorcycle*)

« tricycle à moteur » Motocyclette, autre qu'une réplique d'ancien modèle, qui, à la fois :

- a) est conçue pour rouler sur trois roues en contact avec le sol;
- b) est muni de sièges que les occupants doivent enfourcher;
- c) a au plus quatre places assises désignées;
- d) a un PNBV d'au plus 1 000 kg;
- e) ne comporte pas une structure renfermant partiellement ou complètement le conducteur et son passager, autre que la partie du véhicule située devant le torse du conducteur et le dossier du siège. (*motor tricycle*)

« véhicule à trois roues » Véhicule, autre qu'un véhicule de compétition, un véhicule à basse vitesse, une réplique d'ancien modèle, une motocyclette, une motocyclette à usage restreint, une remorque ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

- a) est conçu pour rouler sur trois roues en contact avec le sol;
- b) a au plus quatre places assises désignées;
- c) a un PNBV d'au plus 1 000 kg. (*three-wheeled vehicle*)

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 2.1, de ce qui suit :

2.2 Lorsqu'il s'agit de déterminer le nombre de roues d'un véhicule, deux roues montées sur le même essieu sont assimilées à une roue si la distance entre le centre de leur surface de contact avec le sol est inférieure à 460 mm.

3. L'alinéa 5(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui :

- a) chacune des normes qui sont citées par numéro à la colonne I de l'annexe III et en regard de laquelle la lettre « X » figure à la sous-colonne portant la désignation de la catégorie ou sous-catégorie de véhicules;

4. (1) Le passage de l'alinéa 6(1)e) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui :

- e) dans le cas d'une voiture de tourisme, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un véhicule à basse vitesse, d'un véhicule à trois roues, d'un camion, d'un autobus, d'une remorque, d'un chariot de conversion ou d'une motocyclette :

(2) L'alinéa 6(1)f) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (v), de ce qui suit :

- (vi) « EMC/MCH » : motocyclette à habitacle fermé,

(3) Le sous-alinéa 6(1)f)(xi) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (xi) « MC » : motocyclette sans habitacle fermé,

(4) Les sous-alinéas 6(1)f)(xviii) et (xix) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (xviii) « TRI » : tricycle à moteur,
- (xix) « TRU/CAM » : camion,
- (xx) « TT/CT » : camion-tracteur,
- (xxi) « TWV/VTR » : véhicule à trois roues;

(5) The portion of paragraph 6(3)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) in the case of a bus, multipurpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, passenger car, truck or low-speed vehicle,

5. (1) Paragraph 12(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) in the case of an incomplete vehicle, truck, enclosed motorcycle, multipurpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, passenger car or bus, the vehicle was manufactured by the company that completed the main assembly of the vehicle to conform to section 210 of Schedule IV;

(2) The portion of paragraph 12(8)(e) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(e) in the case of a passenger car, truck, multipurpose passenger vehicle, low-speed vehicle, bus, trailer, trailer converter dolly, motorcycle or three-wheeled vehicle,

6. Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

(5) Le passage de l'alinéa 6(3)a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) dans le cas d'un autobus, d'un véhicule à trois roues, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un véhicule à basse vitesse, d'une voiture de tourisme ou d'un camion :

5. (1) L'alinéa 12(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas d'un véhicule incomplet, d'un autobus, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'une voiture de tourisme, d'un camion, d'une motocyclette à habitacle fermé ou d'un véhicule à trois roues, l'entreprise qui a procédé à l'assemblage principal du véhicule l'a fait en se conformant à l'article 210 de l'annexe IV;

(2) Le passage de l'alinéa 12(8)e) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

e) dans le cas d'une voiture de tourisme, d'un camion, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un véhicule à basse vitesse, d'un véhicule à trois roues, d'un autobus, d'une remorque, d'un chariot de conversion ou d'une motocyclette :

6. L'annexe III du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SCHEDULE III
(Subsections 2(1), 4(1) and 5(2))

CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles																	
		Bus	Motorcycle				Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle		
		Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle	Motor Tricycle														
101	Location and Identification of Controls and Displays						X											X	
102	Transmission Control Functions	X							X										X
103	Windshield Defrosting and Defogging	X							X										X
104	Windshield Wiping and Washing System	X							X										X
105	Hydraulic and Electric Brake Systems	X							X										X
106	Brake Hoses	X	X	X					X										X
108	Lighting System and Retroreflective Devices	X	X	X					X										X
108.1	Alternative Requirements for Headlamps	X	X	X					X										X
110	Tire Selection and Rims				X														X
111	Mirrors	X	X	X					X										X
113	Hood Latch System	X							X										X
114	Locking System								X										X
115	Vehicle Identification Number	X	X	X					X										X

SCHEDULE III — Continued
CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS — Continued

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles															
		Bus	Motorcycle			Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle	
			Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle												Motor Tricycle
116	Hydraulic Brake Fluids	X	X	X			X			X	X	X				X	
118	Power-operated Windows, Power-operated Partitions and Power-operated Roof Panels		X				X					X				X	
120	Tire Selection and Rims for Vehicles Other Than Passenger Cars	X	X	X			X			X	X	X				X	
121	Air Brake Systems	X					X			X	X	X					
122	Motorcycle Brake Systems		X	X													
123	Controls and Displays — Motorcycles		X	X													
124	Accelerator Control Systems	X					X					X				X	
131	School Bus Pedestrian Safety Devices	X															
135	Light Vehicle Brake Systems	X					X					X				X	
201	Occupant Protection	X					X					X					
202	Head Restraints	X					X					X				X	
203	Driver Impact Protection	X					X					X				X	

SCHEDULE III — Continued
CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS — Continued

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles																
		Bus	Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Motorcycle			Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle
204	Steering Column Rearward Displacement	X							X	X					X			X
205	Glazing Materials	X	X	X	X				X	X		X			X			X
206	Door Locks and Door Retention Components		X						X						X			X
207	Anchorage of Seats	X							X						X			X
208	Occupant Restraint Systems in Frontal Impact	X	X						X						X			X
209	Seat Belt Assemblies	X	X						X						X			X
210	Seat Belt Assembly Anchorage	X	X						X						X			X
210.1	User-ready Tether Anchorage for Restraint Systems																	
210.2	Lower Universal Anchorage Systems for Restraint Systems and Booster Cushions														X			X
212	Windshield Mounting	X							X						X			X

SCHEDULE III — Continued
 CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS — Continued

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles																
		Bus	Motorcycle				Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle	
		Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle	Motor Tricycle													
213.4	Built-in Child Restraint Systems and Built-in Booster Cushions	X					X											
214	Side Door Strength	X					X											X
215	Bumpers																	
216	Roof Intrusion Protection	X							X									
217	Bus Window Retention, Release and Emergency Exits	X																
219	Windshield Zone Intrusion	X																
220	Rollover Protection	X																
221	School Bus Body Joint Strength	X																
222	School Bus Passenger Seating and Crash Protection	X																
301	Fuel System Integrity	X							X									X

SCHEDULE III — Continued
CANADA MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS — Continued

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles															
		Bus	Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle	Motor Tricycle	Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle
301.1	LPG Fuel System Integrity	X					X	X					X				X
301.2	CNG Fuel System Integrity	X					X	X					X				X
301.3	Fuel System Integrity for Three-wheeled Vehicles and Motorcycles		X	X	X												X
302	Flammability	X					X	X					X				X
305	Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection	X					X	X					X				X
500	Low-speed Vehicles														X		
505	Vehicle Stability					X											X
901	Axles										X						
903	C-dolly Specifications											X					
904	C-dolly Hitch Requirements										X						
905	Trailer Cargo Anchoring Devices										X						
1106	Noise Emissions	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X				X
1201	Snowmobile Standards								X								
1207	Tie Down												X				
1208	Tie Down												X				
1209	Snowmobile Cutters															X	

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))

NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules															
		Auto-bus	Camion	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	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
101	Description Emplacement et identification des commandes et des affichages	X	X									X	X				X
102	Fonctions de la commande de la boîte de vitesses	X	X									X	X				X
103	Dégivrage et désembuage du pare-brise		X										X				X
104	Système essuie-glace et lave-glace	X	X										X				X
105	Systèmes de freinage hydraulique et électrique	X	X										X				X
106	Boyaux de frein	X	X	X	X	X	X						X	X			X
108	Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants	X	X	X	X	X	X						X	X			X
108.1	Autres projecteurs	X	X	X	X	X	X						X	X			X
110	Choix des pneumatiques et des jantes																X
111	Miroirs	X	X	X	X	X	X						X	X			X

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))
NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules															
		Auto-bus	Cannon	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	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
113	Système d'attache du capot	X	X	X	X	X							X	X			X
114	Système de verrouillage		X										X	X			X
115	Numéro d'identification de véhicule	X	X	X	X	X				X			X	X			X
116	Liquides pour freins hydrauliques	X	X	X	X	X							X	X			X
118	Fenêtres, séparations et panneaux du pavillon à servocommande																
120	Choix des pneus et des jantes pour les véhicules autres que les voitures de tourisme		X	X	X	X								X			X
121	Systèmes de freinage à air comprimé	X												X			
122	Systèmes de freinage des motocyclettes			X	X	X											
123	Commandes et affichages des motocyclettes			X	X	X											

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))
NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules														
		Auto-bus	Cannon	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	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
124	Systèmes de commande d'accélération	X	X									X	X			X
131	Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires	X														
135	Systèmes de freinage de véhicules légers	X	X									X	X			X
201	Protection des occupants	X	X									X	X			
202	Appui-tête	X	X									X	X			X
203	Protection du conducteur contre l'impact															
204	Recul de la colonne de direction	X	X									X	X			X
205	Vitrages	X	X	X	X							X	X			X
206	Serrures de porte et composants de retenue de porte															
207	Ancrage des sièges	X	X									X	X			X
208	Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale	X	X	X								X	X			X

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))

NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules															
		Auto-bus	Camion	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	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																
209	Ceintures de sécurité	X	X	X									X	X		X	
210	Ancrage des ceintures de sécurité	X	X	X									X	X			X
210.1	Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue																
210.2	Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint		X										X	X			X
212	Cadre de pare-brise	X	X														
213.4	Ensembles intégrés de retenue d'enfant et coussins d'appoint intégrés																
214	Résistance des portes latérales	X	X														X
215	Pare-chocs																
216	Résistance du pavillon à la pénétration	X	X										X	X	X		

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))

NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules															
		Auto-bus	Camion	Motocyclette à habitacle fermé	Motocyclette sans habitacle fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Motocyclette à usage restreint	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
217	Description Fixation et ouverture des fenêtres d'autobus et issues de secours	X															
219	Pénétration de la zone du pare-brise	X	X									X					
220	Protection contre les tonneaux	X															
221	Résistance des joints de carrosserie d'autobus scolaire	X															
222	Sièges pour passager d'autobus scolaire et protection en cas de collision	X															
301	Étanchéité du système d'alimentation en carburant	X	X										X				
301.1	Étanchéité du circuit d'alimentation en GPL	X	X										X				X
301.2	Étanchéité du circuit d'alimentation en GNC	X	X										X				X

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))
NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I	Colonne II	Colonne III Catégorie de véhicules															
		Auto-bus	Camion	Motocyclette				Motocyclette à usage restreint	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 fermé	Motocyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur										
301.3	Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des véhicules à trois roues et des motocyclettes			X	X	X	X										X
302	Inflammabilité	X	X										X	X			X
305	Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques																
500	Véhicule à basse vitesse															X	
505	Stabilité des véhicules																X
901	Essieux												X				
903	Spécifications du chariot de conversion de type C																X
904	Exigences pour l'attelage du chariot de conversion de type C																X

ANNEXE III
(paragraphe 2(1), 4(1) et 5(2))

NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA

Colonne I Article (NSVAC)	Colonne II Description	Colonne III Catégorie de véhicules														
		Auto- bus	Camion	Moto- cyclette à habitacle fermé	Moto- cyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur	Moto- cyclette à usage restreint	Motoneige	Traineau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule importé temporaire- ment à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse	Véhicule à trois roues
905	Dispositifs d'ancrage des chargements de remorque															
1106	Émission de bruit	X	X	X	X	X					X					X
1201	Normes régissant les motoneiges						X									
1207	Points d'attache								X							
1208	Points d'attache															
1209	Trainaux de motoneige									X						

7. The portion of subsection 101(9.1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(9.1) Where fitted on a passenger car or three-wheeled vehicle, the following displays, a description of which is given in section 135 of this Schedule and in TSD 135, mentioned in that section, shall be in the colour specified in Table II to this section:

8. (1) Subsection 103(2) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(2) Subject to subsection (2.1), every vehicle shall be equipped with a windshield defrosting and defogging system.

(2.1) A three-wheeled vehicle that is equipped with a windshield shall be equipped with a windshield defrosting and defogging system.

(2) The portion of subsection 103(3) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) In the case of a passenger car or a three-wheeled vehicle, the windshield defrosting and defogging system shall

(3) The portion of subsection 103(4) of Schedule IV to the Regulations before subparagraph (b)(i) is replaced by the following:

(4) Despite the testing requirements set out in subsection (3) for the windshield defrosting and defogging system of a passenger car or three-wheeled vehicle,

(a) in the case of a passenger car or three-wheeled vehicle equipped with a heating system other than a heat exchanger type that uses the engine's coolant as a means to supply the heat to the heat exchanger, the procedure specified by the vehicle's manufacturer for cold weather starting shall be followed during the entire test period, except that the use of a power or heat source external to the vehicle is not permitted;

(b) in the case of all other passenger cars and three-wheeled vehicles,

9. (1) Subsection 104(3) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(3) Subject to subsection (3.1), every vehicle shall have a power-driven windshield wiping system that has at least two frequencies or speeds and that has, irrespective of engine speed and engine load,

(a) one frequency or speed of at least 45 cycles per minute;

(b) a difference of at least 15 cycles per minute between the highest frequency or speed and one of the lower frequencies or speeds; and

(c) the lower frequency or speed referred to in paragraph (b) equal to at least 20 cycles per minute.

(3.1) A three-wheeled vehicle that is equipped with a windshield shall have a windshield wiping system that conforms to the requirements of subsection (3).

(2) The portion of subsection 104(5) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

7. Le passage du paragraphe 101(9.1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(9.1) Les affichages suivants, dont le contenu est précisé à l'article 135 de la présente annexe et dans le DNT 135, visés à cet article, doivent, lorsqu'ils sont installés dans une voiture de tourisme ou un véhicule à trois roues, être de la couleur indiquée au tableau II du présent article :

8. (1) Le paragraphe 103(2) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (2.1), tout véhicule doit être équipé d'un système de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

(2.1) S'il est muni d'un pare-brise, tout véhicule à trois roues doit être équipé d'un système de dégivrage et de désembuage du pare-brise.

(2) Le passage du paragraphe 103(3) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Dans le cas d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues, le système de dégivrage et de désembuage du pare-brise doit :

(3) Le passage du paragraphe 103(4) de l'annexe IV du même règlement précédant le sous-alinéa b)(i) est remplacé par ce qui suit :

(4) Par dérogation aux dispositions prévues au paragraphe (3) relatives aux conditions d'essai du système de dégivrage et de désembuage du pare-brise d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues, les conditions suivantes s'appliquent :

a) pour les voitures de tourisme ou les véhicules à trois roues qui sont munis d'un circuit de chauffage autre que du type échangeur de chaleur qui utilise le liquide de refroidissement du moteur comme moyen de fournir la chaleur à l'échangeur de chaleur, la marche à suivre, pendant tout l'essai, est celle qui est précisée par le fabricant du véhicule pour un démarrage par temps froid, sauf que l'utilisation d'une source externe de puissance ou de chaleur au véhicule n'est pas permise;

b) pour les autres voitures de tourisme et véhicules à trois roues :

9. (1) Le paragraphe 104(3) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve du paragraphe (3.1), tout véhicule doit être muni d'un système essuie-glace mécanisé qui a au moins deux fréquences ou vitesses et qui a, indépendamment de la vitesse de rotation et de la charge du moteur, les caractéristiques suivantes :

a) une fréquence ou vitesse d'au moins 45 cycles à la minute;

b) une différence d'au moins 15 cycles à la minute entre la fréquence ou la vitesse la plus élevée et l'une des vitesses ou fréquences inférieures;

c) la fréquence ou vitesse inférieure mentionnée à l'alinéa b) étant d'au moins 20 cycles à la minute.

(3.1) S'il est muni d'un pare-brise, tout véhicule à trois roues doit être équipé d'un système essuie-glace qui est conforme aux exigences du paragraphe (3).

(2) Le passage du paragraphe 104(5) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) In the case of a passenger car or a three-wheeled vehicle, the windshield wiping system, when tested wet in accordance with SAE Recommended Practice J903a (May 1966), shall wipe the percentage of areas A, B and C of the windshield that

(3) Subsection 104(6) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(6) Subject to subsection (7), every vehicle shall have a windshield washing system that meets the requirements of SAE Recommended Practice J942, *Passenger Car Windshield Washer Systems* (November 1965), except that the words “the effective wipe pattern defined in SAE J903, paragraph 3.1.2” in paragraph 3.1 of SAE Recommended Practice J942 shall be replaced

(a) in the case of a passenger car or a three-wheeled vehicle, by the words “the areas established in accordance with the definition of areas A, B and C in subsection (1) of Canada Motor Vehicle Safety Standard No. 104”; and

(b) in the case of a multipurpose passenger vehicle, truck or bus, by the words “the pattern designed by the manufacturer for the windshield wiping system on the exterior surface of the windshield glazing”.

(7) A three-wheeled vehicle that is equipped with a windshield shall have a windshield washing system that meets the requirements of subsection (6).

(4) The heading of Table I to section 104 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

*Passenger cars and three-wheeled vehicles
of less than 1 520 mm overall width*

(5) The heading of Table II to section 104 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

*Passenger cars and three-wheeled vehicles of 1 520 mm
or more but less than 1 630 mm overall width*

(6) The heading of Table III to section 104 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

*Passenger cars and three-wheeled vehicles of 1 630 mm
or more but less than 1 730 mm overall width*

(7) The heading of Table IV to section 104 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

*Passenger cars and three-wheeled vehicles of 1 730 mm
or more overall width*

10. (1) Section 108 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Except as otherwise provided by this section, every three-wheeled vehicle shall be equipped with the lamps, retroreflective devices and associated equipment required by TSD 108 for passenger cars.

(2) Section 108 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (14):

(5) Dans le cas d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues, le système essuie-glace, lorsqu'il est mis à l'essai mouillé selon la pratique recommandée J903a de la SAE (mai 1966), doit balayer le pourcentage des zones A, B et C du pare-brise qui, à la fois :

(3) Le paragraphe 104(6) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Sous réserve du paragraphe (7), tout véhicule doit être muni d'un système lave-glace conforme aux dispositions de la pratique recommandée J942 de la SAE, *Passenger Car Windshield Washer Systems* (novembre 1965), sauf que les mots « the effective wipe pattern defined in SAE J903, paragraph 3.1.2 » (la forme réelle de la zone définie au paragraphe 3.1.2 de la pratique recommandée J903 de la SAE) à l'alinéa 3.1 de la pratique recommandée J942 de la SAE doivent être remplacés :

a) dans le cas d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues, par les mots « the areas established in accordance with the definition of areas A, B and C in subsection (1) of Canada Motor Vehicle Safety Standard No. 104 » (les zones établies conformément à la définition des zones A, B et C au paragraphe (1) de la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada n° 104);

b) dans le cas d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'un camion ou d'un autobus, par les mots « the pattern designed by the manufacturer for the windshield wiping system on the exterior surface of the windshield glazing » (la forme établie par le fabricant pour la zone de balayage de la surface externe du pare-brise).

(7) S'il est muni d'un pare-brise, tout véhicule à trois roues doit être équipé d'un système lave-glace qui est conforme aux exigences du paragraphe (6).

(4) Le titre du tableau I de l'article 104 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Voitures de tourisme et véhicules à trois roues d'une
largeur hors tout de moins de 1 520 mm*

(5) Le titre du tableau II de l'article 104 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Voitures de tourisme et véhicules à trois roues d'une largeur hors
tout égale ou supérieure à 1 520 mm mais inférieure à 1 630 mm*

(6) Le titre du tableau III de l'article 104 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Voitures de tourisme et véhicules à trois roues d'une largeur hors
tout égale ou supérieure à 1 630 mm mais inférieure à 1 730 mm*

(7) Le titre du tableau IV de l'article 104 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

*Voitures de tourisme et véhicules à trois roues
d'une largeur hors tout de 1 730 mm ou plus*

10. (1) L'article 108 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Sauf disposition contraire du présent article, tout véhicule à trois roues doit être muni des feux, des dispositifs rétroréfléchissants et des pièces d'équipement complémentaires qui sont exigés par le DNT 108 pour les voitures de tourisme.

(2) L'article 108 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (14), de ce qui suit :

(14.1) Despite paragraph S5.3.1 and Table IV of TSD 108, the tail lamps, stop lamps and parking lamps on a motor tricycle shall be installed in accordance with the requirements of paragraph S5.3.1 and Table IV of TSD 108 for tail lamps, stop lamps and parking lamps installed on a passenger car.

(14.2) Motor tricycles manufactured before September 1, 2004 need not comply with subsection (14.1).

(3) Subsection 108(26) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(26) Despite paragraph S5.1.1 of TSD 108, paragraphs S7.3.7(a) and S7.3.8(a) of TSD 108 do not apply to the headlamps on a bus, truck, multipurpose passenger vehicle, passenger car or three-wheeled vehicle.

(4) The portion of subsection 108(40) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(40) Every front fog lamp assembly or auxiliary front lamp assembly that may be switched on simultaneously with the low beam headlamps on a bus, truck, multipurpose passenger vehicle, passenger car or three-wheeled vehicle shall

(5) Section 108 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (43):

(43.1) Despite paragraph S7.9.6.2 and Table IV of TSD 108, if a headlamp system installed on a motor tricycle consists of two headlamps that are horizontally disposed about the vertical centreline, it may be installed in accordance with the requirements of paragraph S5.3.1 and Table IV of TSD 108 for headlamp systems installed on passenger cars.

(6) Subsection 108(44) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(44) Every bus, multipurpose passenger vehicle, passenger car, three-wheeled vehicle and truck shall be equipped with two daytime running lamps or, where the daytime running lamps are optically combined with the upper beams of the headlamps, with two or four daytime running lamps.

11. The portion of subsection 108.1(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

108.1 (1) As an alternative to the headlamps required by section 108, a passenger car, three-wheeled vehicle, multipurpose passenger vehicle, bus and truck may be equipped with headlamps that

12. (1) Subsections 110(1) and (2) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

110. (1) Subject to subsection (1.1), the tires installed on every passenger car shall meet the requirements of Schedule IV to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

(1.1) This section applies to every passenger car tire that is installed on a three-wheeled vehicle or motor tricycle.

(14.1) Malgré la disposition S5.3.1 et le tableau IV du DNT 108, les feux arrière, les feux de freinage et les feux de stationnement d'un tricycle à moteur doivent être installés conformément aux exigences de la disposition S5.3.1 et du tableau IV du DNT 108 pour les feux arrière, feux de freinage et feux de stationnement installés sur les voitures de tourisme.

(14.2) Les tricycles à moteur construits avant le 1^{er} septembre 2004 n'ont pas à être conformes au paragraphe (14.1).

(3) Le paragraphe 108(26) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(26) Malgré la disposition S5.1.1 du DNT 108, les dispositions S7.3.7(a) et S7.3.8(a) du DNT 108 ne s'appliquent pas à l'égard des projecteurs des autobus, des camions, des véhicules de tourisme à usages multiples, des voitures de tourisme et des véhicules à trois roues.

(4) Le passage du paragraphe 108(40) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(40) Les montages de feu-brouillard avant ou de feu auxiliaire avant d'un autobus, d'un camion, d'un véhicule de tourisme à usages multiples, d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues, qui peuvent être allumés en même temps que les projecteurs-croisement, doivent être conformes aux dispositions suivantes :

(5) L'article 108 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (43), de ce qui suit :

(43.1) Malgré la disposition S7.9.6.2 et le tableau IV du DNT 108, si le circuit de projecteurs installé sur un tricycle à moteur comporte deux projecteurs disposés horizontalement sur l'axe central vertical, il peut être installé conformément aux exigences de la disposition S5.3.1 et du tableau IV du DNT 108 relatives aux circuits de projecteurs des voitures de tourisme.

(6) Le paragraphe 108(44) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(44) Les autobus, les véhicules de tourisme à usages multiples, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues et les camions doivent être munis de deux feux de jour ou, dans le cas où ces feux sont combinés optiquement avec les faisceaux-route des projecteurs, de deux ou quatre feux de jour.

11. Le passage du paragraphe 108.1(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

108.1 (1) Les voitures de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus, les camions et les véhicules à trois roues peuvent être munis, à la place des projecteurs exigés par l'article 108, de projecteurs :

12. (1) Les paragraphes 110(1) et (2) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

110. (1) Sous réserve du paragraphe (1.1), les pneus installés sur toute voiture de tourisme doivent être conformes à l'annexe IV du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*.

(1.1) Le présent article s'applique aux pneus pour voiture de tourisme qui sont installés sur tout tricycle à moteur ou tout véhicule à trois roues.

(2) Every motor vehicle shall be equipped with rims that, under section 7 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, are specified as being rims that may be used with the tires of that vehicle.

(2) Subsection 110(4) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) The normal load for a tire of a vehicle, as determined using the table to this section, shall not be greater than the test load to which the tire is submitted when it is tested for high speed performance in accordance with section 8 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

(3) Paragraph 110(6)(c) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(c) the tire load rating provided for the purposes of subsection 7(1) of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, or listed in a publication referred to in paragraph 7(2)(a) of those Regulations, for a tire of the same size designation and type as the tires of the vehicle, for the inflation pressure so stated, is greater than the vehicle load referred to in paragraph (b).

(4) The table to section 110 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

TABLE

Occupant Distribution for Vehicle Normal Load for Various Designated Seating Capacities

Column I	Column II	Column III
Designated Seating Capacity	Number of Occupants	Occupant Distribution
1	1	1 in front seat
2 to 4	2	2 in front seat
5 to 10	3	2 in front seat 1 in second seat

13. The heading before subsection 111(7) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Passenger Cars and Three-wheeled Vehicles

14. (1) The portion of subsection 111(7) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

(7) An inside rearview mirror shall be installed on every passenger car and three-wheeled vehicle and shall, under the conditions prescribed in subsection (8),

- (a) provide the driver with a field of view to the rear that
 - (i) is not less than 20° measured horizontally rearward from the projected eye point, and
 - (ii) extends to the horizon and includes a point on the road surface not more than 60 m (200 feet) directly behind the vehicle; or

(2) The portion of subsection 111(8) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Tout véhicule automobile doit être muni de jantes qui, en application de l'article 7 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, sont désignées comme étant des jantes qui peuvent être utilisées avec les pneus de ce véhicule.

(2) Le paragraphe 110(4) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) La charge normale, déterminée selon le tableau du présent article, d'un pneu de véhicule ne doit pas dépasser la charge d'essai à laquelle le pneu a été soumis lors des essais de comportement à haute vitesse conformément à l'article 8 de l'annexe IV du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*.

(3) L'alinéa 110(6)c) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) la charge nominale d'un pneu fournie en application du paragraphe 7(1), ou figurant dans une publication visée à l'alinéa 7(2)a), du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, pour un pneu de mêmes dimensions et du même genre que les pneus du véhicule, pour la pression de gonflement ainsi indiquée, est supérieure à la charge du véhicule visée à l'alinéa b).

(4) Le tableau de l'article 110 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU

Répartition des occupants pour la charge normale du véhicule selon le nombre désigné de places assises

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Nombre désigné de places assises	Nombre d'occupants	Répartition des occupants
1	1	1 sur le siège avant
2 à 4	2	2 sur le siège avant
5 à 10	3	2 sur le siège avant et 1 sur le second siège

13. L'intertitre précédant le paragraphe 111(7) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Voitures de tourisme et véhicules à trois roues

14. (1) Le passage du paragraphe 111(7) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(7) Dans les voitures de tourisme ainsi que les véhicules à trois roues, un rétroviseur intérieur doit être installé et, dans les conditions prévues au paragraphe (8), doit :

- a) soit assurer au conducteur un champ de visibilité arrière qui :
 - (i) couvre un angle minimal de 20° mesuré horizontalement vers l'arrière à partir de la projection du point de vision,
 - (ii) s'étend jusqu'à l'horizon et comprend un point de la chaussée situé à une distance d'au plus 60 m (200 pi) directement à l'arrière du véhicule;

(2) Le passage du paragraphe 111(8) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(8) For the purposes of subsection (7), the vehicle shall be on a level road surface and loaded with the lighter of the following loads, calculated on the basis of the driver and each occupant weighing 68 kg (150 pounds):

(3) Subsection 111(11) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(11) An outside rearview mirror shall be installed on the driver's side of every passenger car and three-wheeled vehicle in such a manner as to provide the driver with a field of view to the rear on a level road surface that

- (a) may be partially obscured by the rear body or fender contours;
- (b) extends to the horizon; and
- (c) includes a line measuring 2.5 m (8 feet) perpendicular to and outboard from the vertical longitudinal plane tangent to the driver's side of the vehicle at its widest part, at a point 10.6 m (35 feet) behind the eyes of the driver seated with the driver's seat in the rearmost position.

15. (1) The portion of paragraph 115(2)(c) of Schedule IV to the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) in the case of a passenger car, three-wheeled vehicle, multipurpose passenger vehicle, truck or low speed vehicle having a GVWR of 4 536 kg or less, be

(2) Subparagraph 115(3)(b)(i) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(i) the fourth and fifth characters shall be alphabetic and the sixth and seventh characters shall be numeric for a passenger car, three-wheeled vehicle, multipurpose passenger vehicle, truck or low-speed vehicle having a GVWR of 4 536 kg or less,

(3) Paragraph 115(3)(h) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(h) the fourteenth to seventeenth characters, inclusive, shall be numeric for all vehicles and the thirteenth character shall be numeric if the vehicle is a passenger car, three-wheeled vehicle, multipurpose passenger vehicle, truck or low-speed vehicle having a GVWR of 4 536 kg or less.

(4) The portion of item 1 of Table I to section 115 of Schedule IV to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Class of Vehicle
1.	Passenger car, three-wheeled vehicle or low-speed vehicle

16. The portion of subsection 118(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

118. (1) A power-operated window, power-operated partition or power-operated roof panel fitted on an enclosed motorcycle, passenger car, three-wheeled vehicle, multipurpose passenger vehicle or truck having a GVWR of not more than 4 536 kg may be closed only

17. (1) Subsections 120(1) and (2) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(8) Pour l'application du paragraphe (7), les véhicules doivent reposer sur une surface au niveau et transporter, selon la moins lourde des charges suivantes et compte tenue que le conducteur et les autres occupants ont un poids individuel de 68 kg (150 lb) :

(3) Le paragraphe 111(11) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(11) Un rétroviseur extérieur doit être installé sur les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues, du côté du conducteur, de manière à assurer à ce dernier, sur une surface au niveau, un champ de visibilité arrière qui :

- a) peut être partiellement obstrué par la carrosserie ou l'aile arrière;
- b) s'étend jusqu'à l'horizon;
- c) comprend une ligne de 2,5 m (8 pi) tracée, vers l'extérieur et perpendiculairement à un plan vertical longitudinal tangent au côté du conducteur, à la partie la plus large du véhicule, à un point situé à l'arrière à 10,6 m (35 pi) des yeux du conducteur lorsqu'il est assis et que son siège est reculé au maximum.

15. (1) Le passage de l'alinéa 115(2)c) de l'annexe IV du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas des voitures de tourisme, véhicules à trois roues, véhicules de tourisme à usages multiples, véhicules à basse vitesse et camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg :

(2) Le sous-alinéa 115(3)b)(i) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) dans le cas des voitures de tourisme, véhicules à trois roues, véhicules de tourisme à usages multiples, véhicules à basse vitesse et camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg, les quatrième et cinquième caractères sont alphabétiques et les sixième et septième, numériques,

(3) L'alinéa 115(3)h) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) les quatorzième, quinzième, seizième et dix-septième caractères sont numériques pour tous les véhicules et le treizième caractère est numérique pour les voitures de tourisme, véhicules à trois roues, véhicules de tourisme à usages multiples, véhicules à basse vitesse et camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg.

(4) Le passage de l'article 1 du tableau I de l'article 115 de l'annexe IV du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Catégorie de véhicule
1.	Voiture de tourisme, véhicule à basse vitesse ou véhicule à trois roues

16. Le passage du paragraphe 118(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

118. (1) La fenêtre ou la séparation à servocommande ou le panneau du pavillon à servocommande d'une motocyclette à habitacle fermé, d'une voiture de tourisme, d'un véhicule à trois roues, d'un véhicule de tourisme à usages multiples ou d'un camion qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg ne peuvent se fermer que dans l'un ou l'autre des cas suivants :

17. (1) Les paragraphes 120(1) et (2) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

120. (1) Subject to subsection (5), the tires of every bus, motorcycle, multipurpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, trailer, trailer converter dolly and truck shall meet the requirements of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

(2) Every vehicle described in subsection (1) shall be equipped with rims that are specified as being suitable for use with the tires of the vehicle in accordance with section 7 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*.

(2.1) In the case of tires installed on a motor tricycle or a three-wheeled vehicle, subsections (3) and (6) to (13) apply to tires that are not passenger car tires.

(2) Subparagraphs 120(5)(e)(i) and (ii) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(i) in the case of used tires, the requirements of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, and

(ii) in the case of retreaded tires, Schedule V to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, United States Federal Motor Vehicle Safety Standard 119 or Japanese Industrial Standard JIS D4230.

(3) Subparagraphs 120(6)(a)(iv) to (viii) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(iv) “A” if the nominal dimensions are published by the Tyre and Rim Association of Australia,

(v) “B” if the nominal dimensions are published by the Associacao Latino Americana de Pneus e Aros (Brazil), or

(vi) “S”, if the nominal dimensions are published by the South African Bureau of Standards;

(4) Subsection 120(14) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(14) At the option of the manufacturer, the information required by subsection (12) may be listed on a separate tire information label applied to the vehicle in accordance with the requirements of these Regulations for a compliance label or, in the case of a motor tricycle or three-wheeled vehicle equipped with passenger car tires and tires other than passenger car tires, on the placard referred to in subsection 110(5).

18. (1) Section 122 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after the heading “Technical Standards Document No. 122” and before subsection (2):

(1.1) For the purpose of this section, the words “three-wheeled motorcycle” used in TSD 122 mean “motor tricycle”.

(2) Subsection 122(3) of Schedule IV to the English version of the Regulations is replaced by the following:

(3) Despite paragraph S5.1.3.1(d) of TSD 122, the indicator lamp shall display the identification symbol set out in Table II of section 101 of this Schedule for a brake system malfunction, and that identification symbol shall be legible to the driver in daylight when the indicator lamp is activated, but the legend referred to in paragraph S5.1.3.1(d) of TSD 122 is optional.

19. (1) The portion of subsection 123(3) of Schedule IV to the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Toute motocyclette doit être munie des commandes de pièces d'équipement suivantes :

120. (1) Sous réserve du paragraphe (5), les pneus des autobus, motocyclettes, véhicules de tourisme à usages multiples, véhicules à trois roues, remorques, chariots de conversion et camions doivent être conformes aux exigences du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) doivent être pourvus des jantes désignées comme étant convenables pour les pneus du véhicule en conformité avec l'article 7 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*.

(2.1) Dans le cas de pneus installés sur un tricycle à moteur ou un véhicule à trois roues, les paragraphes (3) et (6) à (13) s'appliquent à tout pneu autre qu'un pneu pour voiture de tourisme.

(2) Les sous-alinéas 120(5)e)(i) et (ii) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, dans le cas des pneus usagés,

(ii) de l'annexe V du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, de la United States Federal Motor Vehicle Safety Standard 119 ou de la Japanese Industrial Standard JIS D4230, dans le cas des pneus rechapés.

(3) Les sous-alinéas 120(6)a)(iv) à (viii) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(iv) « A » si la source est la Tyre and Rim Association of Australia,

(v) « B », si la source est l'Associacao Latino Americana de Pneus e Aros (Brazil),

(vi) « S », si la source est le South African Bureau of Standards;

(4) Le paragraphe 120(14) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(14) Au choix du fabricant, les renseignements exigés par le paragraphe (12) peuvent figurer sur une étiquette informative distincte concernant les pneus et apposée sur le véhicule selon les exigences relatives à l'étiquette de conformité du présent règlement ou, dans le cas d'un tricycle à moteur ou d'un véhicule à trois roues équipés de pneus pour voiture de tourisme et de pneus autres que des pneus pour voiture de tourisme, sur la plaque visée au paragraphe 110(5).

18. (1) L'article 122 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'intertitre « Document de normes techniques n° 122 » et précédant le paragraphe (2), de ce qui suit :

(1.1) Pour l'application du présent article, la mention « motocyclette à trois roues » qui est employée dans le DNT 122 s'entend du tricycle à moteur.

(2) Le paragraphe 122(3) de l'annexe IV de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Despite paragraph S5.1.3.1(d) of TSD 122, the indicator lamp shall display the identification symbol set out in Table II of section 101 of this Schedule for a brake system malfunction, and that identification symbol shall be legible to the driver in daylight when the indicator lamp is activated, but the legend referred to in paragraph S5.1.3.1(d) of TSD 122 is optional.

19. (1) Le passage du paragraphe 123(3) de la version française de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Toute motocyclette doit être munie des commandes de pièces d'équipement suivantes :

(2) Subsections 123(5) to (7) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(5) If a motorcycle is equipped with an equipment control set out in column I of an item of Table I to this section, the equipment control shall be located as specified in column II of that item and shall be operable throughout the full range of the control without removal of the operator's hand from the handlebar, as specified in column III of that item and, in the case of hand-operated controls, the equipment control shall be operable

(a) by the operator's left hand, if the control is located on the left handlebar; or

(b) by the operator's right hand, if the control is located on the right handlebar.

(6) If a motorcycle with an automatic clutch is equipped with a supplemental rear brake control, the control shall be located on the left handlebar.

(7) If a motorcycle is equipped with self-proportioning or anti-lock braking devices utilizing a single control for front and rear brakes, the control shall be located and operable in the same manner as a rear brake control.

(3) The portion of subsection 123(9) of Schedule IV to the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(9) If a motorcycle is equipped with an article of equipment set out in column I of an item of Table II to this section,

(4) Subsections 123(11) to (13) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

(11) Footrests shall be provided for each designated seating position of a motorcycle.

(11.1) On a motorcycle other than a motor tricycle, each footrest provided at a designated seating position for a passenger, but not for the operator, shall fold rearward and upward when not in use.

(12) Speedometers fitted on motorcycles shall be calibrated in kilometres per hour.

(12.1) Odometers and trip record counters fitted on motorcycles shall show distances in kilometres.

(13) A turn signal tell-tale fitted on a motorcycle shall be green or yellow.

20. (1) Subsections 135(1) and (1.1) of Schedule IV to the Regulations are repealed.

(2) Subsection 135(2) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(2) Every passenger car and three-wheeled vehicle shall conform to *Technical Standards Document No. 135, Light Vehicle Brake Systems*, as amended from time to time (hereinafter referred to as TSD 135).

(3) Section 135 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

(7) The word "car" used in sections S6.3.6 and S6.3.7 of the English version of TSD 135 shall be read as "vehicle".

(2) Les paragraphes 123(5) à (7) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(5) Lorsqu'une motocyclette est munie d'une commande de pièces d'équipement prévue à la colonne I de l'un des articles du tableau I du présent article, la commande doit être placée selon les indications données à la colonne II de cet article et pouvoir être actionnée à toutes les positions de la commande sans que la main qui actionne celles-ci n'ait à lâcher le guidon, selon les indications données à la colonne III de cet article et, dans le cas des commandes actionnées manuellement, la commande doit être actionnée :

a) par le conducteur, avec sa main gauche, si elle est placée sur la partie gauche du guidon;

b) par le conducteur, avec sa main droite, si elle est placée sur la partie droite du guidon.

(6) Lorsqu'une motocyclette équipée d'un embrayage automatique est munie d'une commande supplémentaire de frein arrière, cette commande doit être placée sur la partie gauche du guidon.

(7) Lorsqu'une motocyclette est munie de dispositifs de freinage auto-compensateurs ou antiblocage à commande unique pour les freins avant et arrière, cette commande doit être placée, et peut être actionnée, de la même manière qu'une commande de frein arrière.

(3) Le passage du paragraphe 123(9) de la version anglaise de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(9) If a motorcycle is equipped with an article of equipment set out in column I of an item of Table II to this section,

(4) Les paragraphes 123(11) à (13) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(11) Des cale-pieds doivent être installés à chaque place assise désignée sur les motocyclettes.

(11.1) Sur les motocyclettes, autres que les tricycles à moteur, les cale-pieds installés à une place assise désignée pour passager, autre que celle du conducteur, doivent se rabattre vers l'arrière et vers le haut lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

(12) Les compteurs de vitesse installés sur les motocyclettes doivent être calibrés en kilomètres à l'heure.

(12.1) Les odomètres et les totalisateurs journaliers installés sur les motocyclettes doivent indiquer les distances en kilomètres.

(13) Les témoins de feux de changement de direction d'une motocyclette doivent être verts ou jaunes.

20. (1) Les paragraphes 135(1) et (1.1) de l'annexe IV du même règlement sont abrogés.

(2) Le paragraphe 135(2) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues doivent être conformes au *Document de normes techniques n° 135 — Systèmes de freinage de véhicules légers*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 135 ».

(3) L'article 135 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

(7) Le mot « car » employé dans les dispositions S6.3.6 et S6.3.7 de la version anglaise du DNT 135 vaut mention de « véhicule ».

21. The portion of subsection 202(2) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) A head restraint shall be provided at each front outboard designated seating position in a multipurpose passenger vehicle, bus or truck with a GVWR of 4 536 kg or less, a three-wheeled vehicle and a passenger car that

22. Section 205 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

(5.1) Any glazing material for use in a three-wheeled vehicle shall meet the requirements specified in the ANSI Z26 Safety Standard—1996 for glazing materials for use in passenger cars.

23. Subsection 206(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

206. (1) Every enclosed motorcycle, multipurpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, passenger car and truck that is equipped with side doors or back doors shall be so equipped in accordance with *Technical Standards Document No. 206, Door Locks and Door Retention Components*, as amended from time to time (hereinafter referred to as TSD 206).

24. (1) The portion of subsection 208(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

208. (1) Subject to subsections (2.1) and (8) to (10), every vehicle shall be equipped at each front outboard designated seating position with a Type 2 manual seat belt assembly that

(2) The portion of subsection 208(2) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Subject to subsections (3) and (4), every passenger car and three-wheeled vehicle and every truck, bus or multipurpose passenger vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less, other than a school bus or motor home, shall be equipped at each forward-facing rear outboard designated seating position with a Type 2 manual seat belt assembly that

(3) Section 208 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) Every enclosed motorcycle shall be equipped at each designated seating position with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (a) has a non-detachable upper torso restraint; and
- (b) is capable of adjustment by means of an emergency-locking retractor.

(4) Section 208 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (21):

(21.1) Every three-wheeled vehicle shall, at the option of the manufacturer, either comply with the crash test requirements set out in subsection (22) or display on one or more labels, permanently affixed in view of the front seat occupants, in letters of not less than six points in height, the following statement: “This vehicle does not comply with the requirements of the dynamic crash test set out in CMVSS 208/Ce véhicule n’est pas conforme aux exigences de l’essai de collision dynamique prévu par la NSVAC 208”.

21. Le passage du paragraphe 202(2) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Chaque place assise désignée extérieure avant d’un véhicule de tourisme à usages multiples, autobus ou camion ayant un PNBV d’au plus 4 536 kg, d’une voiture de tourisme et d’un véhicule à trois roues doit être munie d’un appuie-tête qui :

22. L’article 205 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

(5.1) Tout vitrage destiné à être utilisé dans un véhicule à trois roues doit être conforme aux exigences relatives aux vitrages de voiture de tourisme de la norme de sécurité ANSI Z26—1996.

23. Le paragraphe 206(1) de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

206. (1) Les motocyclettes à habitacle fermé, les véhicules de tourisme à usages multiples, les véhicules à trois roues, les voitures de tourisme et les camions qui sont munis de portes latérales ou de portes arrière doivent l’être en conformité avec le *Document de normes techniques n° 206 — Serrures de porte et composants de retenue de porte*, avec ses modifications successives, ci-après appelé le « DNT 206 ».

24. (1) Le passage du paragraphe 208(1) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

208. (1) Sous réserve des paragraphes (2.1) et (8) à (10), tout véhicule doit être muni, aux places désignées extérieures avant, d’une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

(2) Le passage du paragraphe 208(2) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), les véhicules à trois roues, les voitures de tourisme ainsi que les autobus, camions et véhicules de tourisme à usages multiples ayant un PNBV d’au plus 4 536 kg, sauf les autobus scolaires et les autocaravanes, doivent être munis, aux places assises désignées extérieures arrière faisant face à l’avant, d’une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

(3) L’article 208 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Toute motocyclette à habitacle fermé doit être munie, à chaque place assise désignée, d’une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

- a) comprend une ceinture-baudrier non détachable;
- b) est réglable au moyen d’un rétracteur à blocage d’urgence.

(4) L’article 208 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (21), de ce qui suit :

(21.1) Tout véhicule à trois roues doit, au choix du fabricant, répondre aux exigences de protection contre l’impact prévues au paragraphe (22) ou porter une ou plusieurs étiquettes, affichées en permanence et à la vue des occupants des places assises avant, indiquant, en lettres d’au moins six points de hauteur, la mention « This vehicle does not comply with the requirements of the dynamic crash test set out in CMVSS 208/Ce véhicule n’est pas conforme aux exigences de l’essai de collision dynamique prévu par la NSVAC 208 ».

(21.2) If the label referred to in subsection (21.1) is displayed in a vehicle, the English and French versions of the owner's manual shall include the statement on the label.

(5) The portion of subsection 208(23) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(23) Subject to subsection (23.1), when a vehicle is tested, it shall be tested

(6) Section 208 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (23):

(23.1) For the purposes of paragraph (23)(a), when a three-wheeled vehicle is tested, it shall be loaded in accordance with paragraph S2.2.1 of *Test Method 208 — Occupant Restraint Systems in Frontal Impact* (December 1996).

(7) The portion of subsection 208(25) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(25) Passenger cars, three-wheeled vehicles, trucks, buses and multipurpose passenger vehicles may be equipped with a manual air bag cut-off switch to deactivate an air bag installed at the right front outboard designated seating position if

25. (1) Section 210 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(2.1) Only the strength test requirements set out in subsections (7) to (10) apply to enclosed motorcycles.

(2) Subsection 210(11) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(11) The English and French versions of the owner's manual for a three-wheeled vehicle, passenger car, multipurpose passenger vehicle or truck with a GVWR of not more than 4 536 kg and rear designated seating positions shall contain a statement indicating that children and infants are safer when properly restrained in a child restraint system or infant restraint system secured in a rear seating position.

26. (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 passenger car, every three-wheeled vehicle and every multipurpose passenger vehicle and truck with a GVWR of 3 856 kg or less and an unloaded vehicle weight of 2 495 kg or less.

(2) Paragraph 210.1(3)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(b) for each forward-facing designated seating position in the second row of seating positions in a passenger car, three-wheeled vehicle or truck;

(3) The portion of subsection 210.1(6) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(21.2) Si un véhicule porte l'étiquette visée au paragraphe (21.1), les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur doivent reproduire la mention figurant sur l'étiquette.

(5) Le passage du paragraphe 208(23) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(23) Sous réserve du paragraphe (23.1), lorsque le véhicule est mis à l'essai, il doit l'être de la façon suivante :

(6) L'article 208 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (23), de ce qui suit :

(23.1) Pour l'application de l'alinéa (23)a), lorsqu'il est mis à l'essai, le véhicule à trois roues doit être chargé conformément à la disposition S2.2.1 de la *Méthode d'essai 208 — Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale* (décembre 1996).

(7) Le passage du paragraphe 208(25) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(25) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus et les camions peuvent être munis d'un interrupteur manuel qui sert à désactiver le sac gonflable installé à la place assise désignée extérieure avant droite, si l'une des conditions suivantes est respectée :

25. (1) L'article 210 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(2.1) Seules les exigences de l'essai de résistance qui sont prévues aux paragraphes (7) à (10) s'appliquent aux motocyclettes à habitacle fermé.

(2) Le paragraphe 210(11) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(11) Les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur d'un véhicule à trois roues, d'une voiture de tourisme, d'un véhicule de tourisme à usages multiples ou d'un camion qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et des places assises désignées arrière doivent contenir un énoncé portant que les enfants et les bébés sont plus en sécurité lorsqu'ils sont retenus correctement dans des ensembles de retenue pour enfant ou des ensembles de retenue pour bébé assujettis à une place assise arrière.

26. (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 voitures de tourisme et aux véhicules à trois roues, ainsi qu'aux véhicules de tourisme 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.

(2) L'alinéa 210.1(3)(b) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) à chaque place assise désignée faisant face à l'avant dans la deuxième rangée de places assises, à bord des voitures de tourisme, des véhicules à trois roues et des camions;

(3) Le passage du paragraphe 210.1(6) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(6) Until September 1, 2004, the portion of each user-ready tether anchorage that is designed to bind with the tether strap hook may be located, in a passenger car, three-wheeled vehicle or multipurpose passenger vehicle, within the shaded zone, as shown in Figures 8 to 11, of the designated seating position for which it is installed, with reference to the shoulder reference point of a template described in section 3.1 of SAE Standard J826 (June 1992), if

(4) The portion of subsection 210.1(9) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(9) Until September 1, 2004, every user-ready tether anchorage in a row of designated seating positions in a passenger car or three-wheeled vehicle may, when tested, subject to subsection (10), withstand the application of a force of 5 300 N, which force shall be

(5) The headings of Figures 8 to 11 to section 210.1 of Schedule IV to the Regulations are amended by replacing the words “Passenger Cars” with the words “Passenger Cars, Three-wheeled Vehicles”.

(6) The heading of Figure 19 to section 210.1 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Figure 19 — Side View, Optional Tether Anchorage Test for Passenger Cars and Three-wheeled Vehicles until September 1, 2004

27. (1) Subsection 210.2(1) of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after paragraph (a):

(a.1) three-wheeled vehicle;

(2) Paragraph 210.2(4)(b) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(b) in each of any two forward-facing designated seating positions in the second row of seating positions in a passenger car, three-wheeled vehicle or truck; and

28. The portion of subsection 214(2) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Every side door that is designed to be used for the egress of occupants from a truck, multipurpose passenger vehicle or bus with a GVWR of 4 536 kg or less or from a passenger car or three-wheeled vehicle shall demonstrate the following resistances, calculated in accordance with *Test Method 214 — Side Door Strength* (November 14, 1996), when tested in accordance with those test methods with the seats removed or installed, at the option of the manufacturer:

29. (1) The portion of subsection 301.1(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

301.1 (1) Subject to subsections (3) and (3.1), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.1 — LPG Fuel System Integrity* (February 8, 2001),

(2) Section 301.1 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(6) Jusqu'au 1^{er} septembre 2004, la partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache peut être située, dans les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues et les véhicules de tourisme à usages multiples, dans les limites de la zone ombrée, tel qu'il est indiqué aux figures 8 à 11, de la place assise désignée pour laquelle elle est installée, par rapport au point de référence de l'épaule du gabarit décrit à l'article 3.1 de la norme J826 de la SAE (juin 1992) :

(4) Le passage du paragraphe 210.1(9) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(9) Jusqu'au 1^{er} septembre 2004, dans le cas des voitures de tourisme et des véhicules à trois roues, chaque ancrage d'attache prêt à utiliser qui est installé dans une rangée de places assises désignées peut, sous réserve du paragraphe (10), lorsqu'il est mis à l'essai, résister à une force de 5 300 N qui, à la fois :

(5) Dans le titre des figures 8 à 11 de l'article 210.1 de l'annexe IV du même règlement, « les voitures de tourisme » est remplacé par « les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues ».

(6) Le titre de la figure 19 de l'article 210.1 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Figure 19 — Vues de côté, essai optionnel sur l'ancrage d'attache pour les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues jusqu'au 1^{er} septembre 2004

27. (1) Le paragraphe 210.2(1) de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :

a.1) aux véhicules à trois roues;

(2) L'alinéa 210.2(4)(b) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) à deux places assises désignées faisant face à l'avant dans la deuxième rangée de places assises, à bord des voitures de tourisme, des véhicules à trois roues et des camions;

28. Le passage du paragraphe 214(2) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Les portes latérales qui sont conçues pour permettre la sortie des occupants d'un camion, véhicule de tourisme à usages multiples ou autobus ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, ou d'une voiture de tourisme ou d'un véhicule à trois roues doivent démontrer les résistances suivantes, calculées conformément à la *Méthode d'essai 214 — Résistance des portes latérales*, dans sa version du 14 novembre 1996, lors de leur mise à l'essai selon ces méthodes, avec ou sans les sièges, au choix du fabricant :

29. (1) Le passage du paragraphe 301.1(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

301.1 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GPL pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.1 — Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL* (8 février 2001), consiste en ce qui suit :

(2) L'article 301.1 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) A three-wheeled vehicle that is equipped with a fuel system that uses LPG as a source of energy for its propulsion shall comply with the standards referred to in subsection (3).

30. (1) The portion of subsection 301.2(1) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

301.2 (1) Subject to subsections (3) and (3.1), a vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of subsection (2) when tested in accordance with *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 8, 2001),

(2) The portion of subsection 301.2(3) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Instead of complying with subsection (1), a vehicle, other than a school bus, that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion may comply with section 4 of the version of Canadian Standards Association Standard CSA B109, *Natural Gas for Vehicles Installation Code*, that is in effect 24 months before the date of the last manufacturing operation performed by the manufacturer who installed the fuel system, as shown on the manufacturer's information label, or the date of manufacture of the completed vehicle, as shown on the compliance label, or a more recent version of that Standard, except that the following requirements do not apply:

(3) Section 301.2 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(3.1) A three-wheeled vehicle that is equipped with a fuel system that uses CNG as a source of energy for its propulsion shall comply with the standard referred to in subsection (3).

31. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 301.2:

Fuel System Integrity for Three-wheeled Vehicles and Motorcycles (Standard 301.3)

301.3 (1) A three-wheeled vehicle that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of SAE Recommended Practice J288, *Snowmobile Fuel Tanks* (revised version of November 1983), except that section 1 of that Practice does not apply.

(2) For the purposes of this section,

(a) the word "should" in sections 3.2, 3.3 and 4.3 and in the footnote on page 5 of SAE Recommended Practice J288 shall be interpreted as expressing an obligation;

(b) the words "snowmobile fuel" in sections 3.2, 4.3 and 4.5 of SAE Recommended Practice J288 shall be read as "unleaded gasoline"; and

(c) the word "snowmobile" in sections 4.3 and 4.5 of SAE Recommended Practice J288 shall be read as "vehicle".

(3.1) Tout véhicule à trois roues qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GPL pour sa propulsion doit être conforme aux normes visées au paragraphe (3).

30. (1) Le passage du paragraphe 301.2(1) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

301.2 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (3.1), tout véhicule qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion doit être conforme aux exigences du paragraphe (2) lorsqu'il est soumis à un essai qui, conformément à la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (8 février 2001), consiste en ce qui suit :

(2) Le passage du paragraphe 301.2(3) de l'annexe IV du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Au lieu d'être conforme au paragraphe (1), un véhicule, autre qu'un autobus scolaire, qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion peut être conforme à l'article 4 de la version de la norme CSA B109, intitulée *Code d'installation au gaz naturel pour véhicules*, de l'Association canadienne de normalisation, qui est en vigueur 24 mois avant la date de la dernière opération de fabrication indiquée sur l'étiquette informative du fabricant qui a installé le circuit d'alimentation ou la date de fabrication du véhicule complet indiquée sur l'étiquette de conformité, ou à une version plus récente de cette norme, à l'exclusion des exigences suivantes :

(3) L'article 301.2 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) Tout véhicule à trois roues qui est muni d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie du GNC pour sa propulsion doit être conforme à la norme visée au paragraphe (3).

31. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 301.2, de ce qui suit :

Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des véhicules à trois roues et des motocyclettes (Norme 301.3)

301.3 (1) Les véhicules à trois roues qui sont munis d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour leur propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0° C ou plus doivent être conformes aux exigences de la pratique recommandée J288 de la SAE, intitulée *Snowmobile Fuel Tanks*, dans la version révisée de novembre 1983, à l'exclusion de l'article 1 de cette pratique.

(2) Pour l'application du présent article :

a) le mot « should » qui est employé aux articles 3.2, 3.3 et 4.3 ainsi qu'à la note en bas de la page 5 de la pratique recommandée J288 de la SAE doit être interprété comme exprimant une obligation;

b) la mention « snowmobile fuel » qui est employée aux articles 3.2, 4.3 et 4.5 de la pratique recommandée J288 de la SAE s'entend de l'essence sans plomb;

c) le mot « snowmobile » qui est employé aux articles 4.3 et 4.5 de la pratique recommandée J288 de la SAE vaut mention de « véhicule ».

(3) Subject to subsection (5), a motorcycle that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion shall meet the requirements of SAE Recommended Practice J1241, *Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles* (revised version of November 1999), except that section 1 of that Practice does not apply.

(4) For the purposes of this section,

(a) the words “rated fuel capacity” in SAE Recommended Practice J1241 shall have the same meaning as “vehicle fuel tank capacity” as defined in subsection 2(1) of these Regulations; and

(b) the words “significant effect” in sections 5.2.3 and 5.3.3 of SAE Recommended Practice J1241 shall be read as “any effect resulting in the cracking or leaking of the tank”.

(5) Instead of complying with subsection (3), a motorcycle that is equipped with a fuel system that uses a fuel with a boiling point of 0°C or higher as a source of energy for its propulsion may meet the requirements of the following parts of Chapter 6 of Directive 97/24/EC of the European Parliament and of the Council of June 17, 1997 on certain components and characteristics of two or three-wheel motor vehicles, as amended from time to time,

(a) Annex I, except that section 1.0 does not apply; and

(b) Appendix 1 to Annex I, except that sections 2.2 and 4 of that Appendix do not apply.

(6) For the purposes of this section, the words “rated capacity” and “nominal capacity” in Annex I and Appendix 1 to Annex I of Chapter 6 of Directive 97/24/EC of the European Parliament and of the Council of June 17, 1997 on certain components and characteristics of two or three-wheel motor vehicles shall have the same meaning as “vehicle fuel tank capacity” as defined in subsection 2(1) of these Regulations.

(7) Motorcycles that are manufactured before September 1, 2004 need not comply with this section.

32. Section 305 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):

(1.1) Every three-wheeled vehicle that uses more than 48 volts of electricity as propulsion power and that has an attainable speed in 1.6 km of more than 40 km/h on a paved level surface shall comply with the requirements of Technical Standards Document No. 305, *Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection*, except paragraphs S6.2, S6.3, S7.4 and S7.5, as amended from time to time (hereinafter referred to as TSD No. 305).

(1.2) Instead of complying with paragraph S7.2.3 of TSD No. 305, a three-wheeled vehicle, including test devices and instrumentation, shall be loaded to its unloaded vehicle weight, except that the vehicle fuel tank shall be filled to not less than 90 per cent and not more than 95 per cent of the vehicle fuel tank capacity.

33. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 500:

(3) Sous réserve du paragraphe (5), les motocyclettes qui sont munies d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour leur propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0° C ou plus doivent être conformes aux exigences de la pratique recommandée J1241 de la SAE, intitulée *Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles*, dans sa version révisée de novembre 1999, à l'exclusion de l'article 1 de cette pratique.

(4) Pour l'application du présent article :

a) la mention « rated fuel capacity » qui est employée dans la pratique recommandée J1241 de la SAE s'entend au sens de la définition de « capacité du réservoir de carburant du véhicule » au paragraphe 2(1) du présent règlement;

b) la mention « significant effect » qui est employée aux articles 5.2.3 et 5.3.3 de la pratique recommandée J1241 de la SAE s'entend de tout effet entraînant la fissuration du réservoir ou une fuite.

(5) Au lieu d'être conformes au paragraphe (3), les motocyclettes qui sont munies d'un circuit d'alimentation en carburant utilisant comme source d'énergie pour leur propulsion un carburant dont le point d'ébullition est de 0° C ou plus peuvent être conformes aux exigences des parties suivantes du chapitre 6 de la Directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues, avec ses modifications successives :

a) l'annexe I, à l'exclusion de l'article 1.0;

b) l'appendice 1 de l'annexe I, à l'exclusion des articles 2.2 et 4 de cet appendice.

(6) Pour l'application du présent article, les mentions « rated capacity » et « nominal capacity » qui sont employées dans l'annexe I et l'appendice 1 de l'annexe I du chapitre 6 de la Directive 97/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 1997 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues s'entendent au sens de la définition de « capacité du réservoir de carburant du véhicule » au paragraphe 2(1) du présent règlement.

(7) Les motocyclettes construites avant le 1^{er} septembre 2004 n'ont pas à être conformes au présent article.

32. L'article 305 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

(1.1) Les véhicules à trois roues qui utilisent pour leur propulsion plus de 48 volts d'électricité et peuvent atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h sur une distance de 1,6 km sur une surface asphaltée au niveau doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 305 — Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques*, sauf les dispositions S6.2, S6.3, S7.4 et S7.5, avec ses modifications successives, ci après appelé le « DNT 305 ».

(1.2) Au lieu d'être conforme à la disposition S7.2.3 du DNT 305, la charge du véhicule à trois roues, y compris les dispositifs et les instruments d'essai, doit être celle du poids du véhicule sans charge, sauf que le réservoir d'essence du véhicule est rempli à au moins 90 et au plus 95 pour cent de sa capacité.

33. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 500, de ce qui suit :

Vehicle Stability

505. (1) Subject to subsection (2), the height of the centre of mass, shown in Figure 1, of a motor tricycle or a three-wheeled vehicle shall not exceed one and a half times the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis, shown in Figure 2.

(2) Subsection (1) does not apply to a motor tricycle designed in such a way that it leans during a turning manoeuvre in the same direction as the turn.

(3) The total weight of a motor tricycle or three-wheeled vehicle on all its front wheels, as measured at the tire-ground interfaces, shall be not less than 25 per cent and not greater than 70 per cent of the loaded weight of that vehicle.

(4) The loaded weight of a motor tricycle or three-wheeled vehicle and the location of its centre of mass shall be determined under the following conditions:

(a) the fuel tank is filled to any level from 90 to 95 per cent of the vehicle fuel tank capacity;

(b) a 50th percentile adult male anthropomorphic test device or an equivalent mass is located at every front outboard designated seating position but, if an equivalent mass is used, its centre of mass shall coincide, within 12 mm in the vertical dimension and 12 mm in the horizontal dimension, with a point 6 mm below the position of the H-point as determined by using the equipment and procedures specified in SAE J826 (June 1992), except that the length of the lower leg and thigh segments of the H point machine shall be adjusted to 414 mm and 401 mm, respectively, instead of the 50th percentile values specified in Table 1 of SAE J826; and

(c) adjustable seats are placed in the adjustment position that is midway between the forward-most and rearmost positions and, if separately adjustable in a vertical direction, shall be at the lowest position but, if an adjustment position does not exist midway between the forward-most and rearmost positions, the closest adjustment position to the rear of the midpoint shall be used.

(5) For a motor tricycle or three-wheeled vehicle with one wheel at the front and two wheels at the rear, the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis, shown in Figure 2, shall be determined using the equation

$$d = L \sin (\arctan (t / 2W))$$

where

d is the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis;

L is the longitudinal distance between the centre of mass and the centre of the front axle;

t is the width of the wheel track of the rear axle; and

W is the wheelbase.

Stabilité des véhicules

505. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la hauteur du centre de masse, illustrée à la figure 1, des véhicules à trois roues ou des tricycles à moteur ne doit pas être supérieure à une fois et demie la distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche, illustrée à la figure 2.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux tricycles à moteur qui sont conçus de manière à s'incliner dans le sens du virage au cours d'une manoeuvre de virage.

(3) Le poids total d'un tricycle à moteur ou d'un véhicule à trois roues sur toutes ses roues avant, mesuré au point de contact pneu-sol, ne doit pas être inférieur à 25 pour cent ni supérieur à 70 pour cent du poids du véhicule chargé.

(4) Le poids du véhicule chargé d'un tricycle à moteur ou d'un véhicule à trois roues et la position du centre de sa masse sont déterminés dans les conditions suivantes :

a) le réservoir de carburant est rempli dans une proportion de 90 à 95 pour cent de la capacité du réservoir de carburant du véhicule;

b) un dispositif anthropomorphe d'essai représentant le 50^e percentile adulte du sexe masculin ou une masse équivalente est situé à chaque place assise désignée extérieure avant; toutefois, si une masse équivalente est utilisée, le centre de cette masse doit coïncider, à 12 mm ou moins, tant à la verticale qu'à l'horizontale, avec un point se trouvant 6 mm sous le point H déterminé à l'aide du matériel et selon la marche à suivre prévus dans la norme SAE J826 (juin 1992), sauf que la longueur de la jambe inférieure et celle de la cuisse de la machine point H doivent être réglées à 414 mm et à 401 mm respectivement plutôt que selon les valeurs indiquées sous la rubrique « 50th Percentile » du tableau 1 de la norme SAE J826;

c) les sièges réglables doivent être placés à mi-chemin entre leur position la plus avancée et leur position la plus reculée; s'ils se règlent séparément à la verticale, il faut les abaisser au maximum. S'il est impossible de les régler à mi-chemin entre la position la plus avancée et la position la plus reculée, il faut les placer le plus près possible à l'arrière de la position du milieu.

(5) Dans le cas d'un tricycle à moteur ou d'un véhicule à trois roues qui ont une roue avant et deux roues arrière la distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche, illustrée à la figure 2, est déterminée à l'aide de la formule suivante :

$$d = L \sin (\arctan (t / 2W))$$

où :

d est la distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche,

L est la distance longitudinale qui sépare le centre de masse du centre de l'essieu avant,

t est la distance entre les deux pneus sur l'essieu arrière,

W est l'empattement.

(6) For a motor tricycle or three-wheeled vehicle with two wheels at the front and one wheel at the rear, the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis, shown in Figure 2, shall be determined using the equation

$$d = (W - L) \sin (\arctan (t / 2W))$$

where

d is the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis;

W is the wheelbase;

L is the longitudinal distance between the centre of mass and the centre of the front axle; and

t is the width of the wheel track of the front axle.

(7) Motor tricycles manufactured before September 1, 2004 need not comply with this section.

(6) La distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche d'un tricycle à moteur ou d'un véhicule à trois roues qui ont deux roues avant et une roue arrière, illustrée à la figure 2, est déterminée à l'aide de la formule suivante :

$$d = (W - L) \sin (\arctan (t / 2W))$$

où :

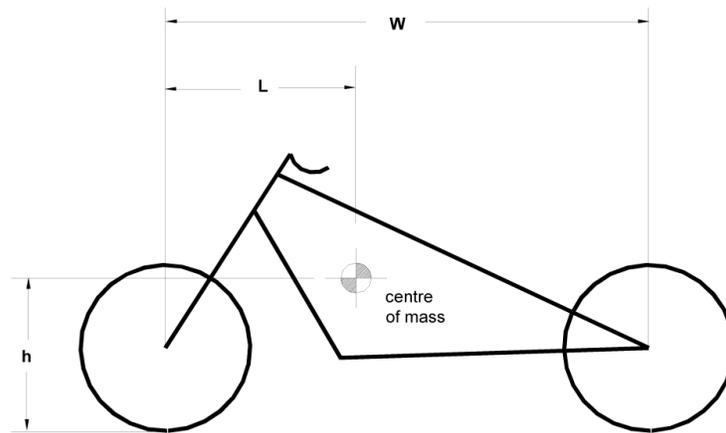
d est la distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche,

W est l'empattement,

L est la distance longitudinale qui sépare le centre de masse du centre de l'essieu avant,

t est la distance entre les deux pneus sur l'essieu avant.

(7) Les tricycles à moteur construits avant le 1^{er} septembre 2004 n'ont pas à être conformes au présent article.



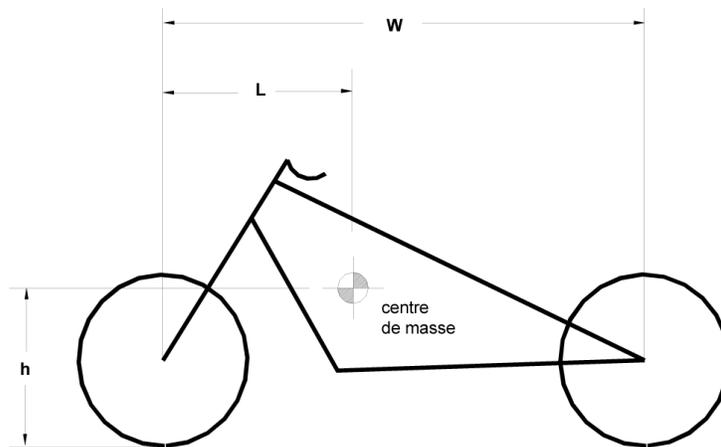
Legend

h is the height of the centre of mass

L is the longitudinal distance between the centre of mass and the centre of the front axle

W is the wheelbase

Figure 1 — Side View



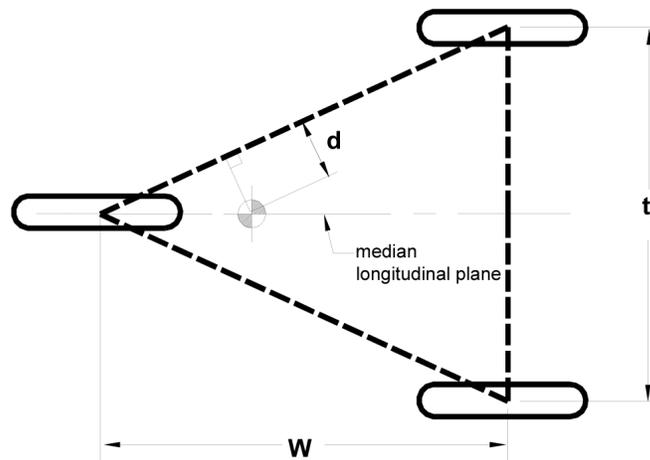
Légende

h est la hauteur du centre de masse,

L est la distance longitudinale qui sépare le centre de masse du centre de l'essieu avant,

W est l'empattement.

Figure 1 — Vue de côté



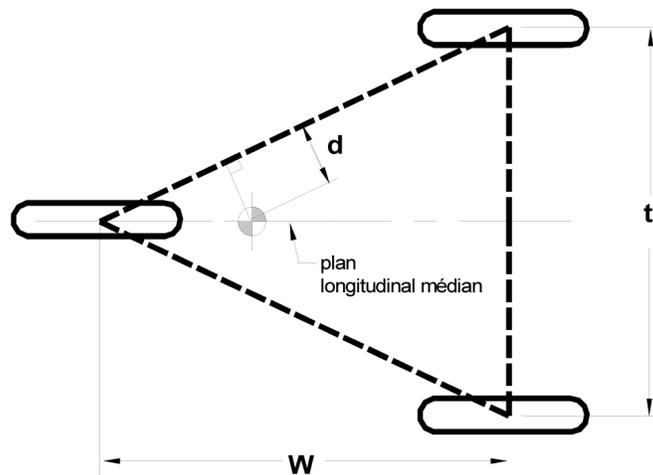
Legend

d is the horizontal distance from the centre of mass to the nearest roll axis

t is the width of the wheel track of the front or rear axle

W is the wheelbase

Figure 2 — Top View



Légende

d est la distance horizontale entre le centre de masse et l'axe de roulis le plus proche,

t est la distance entre les deux pneus sur l'essieu avant ou arrière,

W est l'empattement.

Figure 2 — Vue de dessus

Amendments Coming into Force Immediately after the Coming into Force of Certain Provisions of the Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions)

34. (1) Subsection 102(2.1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(2.1) If a passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck or three-wheeled vehicle has a GVWR of 4 536 kg or less and a transmission control sequence that includes a park position, the transmission control must not be capable of shifting from the park position to the forward or reverse drive position — while a motor used for the vehicle's propulsion is in use — unless the service brake pedal is depressed or the service brakes are otherwise engaged.

(2) Subsection 102(7) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(7) If a passenger car, multipurpose passenger vehicle, truck or three-wheeled vehicle has a GVWR of 4 536 kg or less and is equipped with a manual transmission, a motor used for the vehicle's propulsion must not be started by setting the ignition switch to the position used to start the motor unless the clutch pedal is depressed or the drive train is otherwise disengaged.

MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS, 1995

35. Paragraph 7(2)(a) of the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995² is replaced by the following:

(a) the information specified in subsection (1) appears in a publication issued by the Tire and Rim Association, the European Tyre and Rim Technical Organization, the Associacao Latino Americana de Pneus e Aros (Brazil), the South African Bureau of Standards, the Japan Automobile Tire Manufacturers Association or the Tyre Rim Association of Australia; and

COMING INTO FORCE

36. (1) These Regulations, except section 34, come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 34 comes into force immediately after the coming into force of subsections 1(2) and (3) of the Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Transmission Control Functions)³.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to the *Motor Vehicle Safety Regulations* serves to:

(a) Introduce a new vehicle class to identify the three-wheeled vehicle (TWV).

² SOR/95-148

³ SOR/2003-189

Modifications entrant en vigueur immédiatement après l'entrée en vigueur de certaines dispositions du Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses)

34. (1) Le paragraphe 102(2.1) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2.1) Dans le cas de voitures de tourisme, de véhicules à trois roues, de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et sont munis d'une boîte de vitesses avec position de stationnement, la commande de la boîte de vitesses ne doit pouvoir passer de la position de stationnement à la position de marche avant ou arrière — pendant qu'un moteur utilisé pour la propulsion du véhicule est en service — tant que la pédale des freins de service n'est pas actionnée ou que les freins de service ne sont pas appliqués d'une autre façon.

(2) Le paragraphe 102(7) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Dans le cas de voitures de tourisme, de véhicules à trois roues, de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et sont munis d'une boîte de vitesses manuelle, le réglage du commutateur d'allumage dans la position de démarrage du moteur ne doit pas faire démarrer un moteur utilisé pour la propulsion du véhicule tant qu'il n'y a pas débrayage ou que la chaîne cinématique n'est pas désactivée d'une autre façon.

RÈGLEMENT DE 1995 SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE

35. L'alinéa 7(2)(a) du Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile² est remplacé par ce qui suit :

a) les renseignements précisés au paragraphe (1) figurent dans une publication de la Tire and Rim Association, de l'Organisation technique européenne du pneumatique et de la jante, de l'Associacao Latino Americana de Pneus e Aros (Brazil), du South African Bureau of Standards, de la Japan Automobile Tire Manufacturers Association ou de la Tyre and Rim Association of Australia;

ENTRÉE EN VIGUEUR

36. (1) Le présent règlement, sauf l'article 34, entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 34 entre en vigueur immédiatement après l'entrée en vigueur des paragraphes 1(2) et (3) du Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (fonctions de la commande de la boîte de vitesses)³.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* vise à :

a) Instaurer une nouvelle catégorie de véhicules pour classer le véhicule à trois roues (VTR).

² DORS/95-148

³ DORS/2003-189

(b) Modify the existing classification definition for motorcycles and introduce new motorcycle subclasses to identify the open motorcycle (MC), the enclosed motorcycle (EMC), the limited-speed motorcycle (LSM) and the motor tricycle (TRI).

(c) Introduce two new *Canada Motor Vehicle Safety Standards* (CMVSS), the first addressing fuel system integrity for TWVs and motorcycles, and the second addressing vehicle stability requirements for TRIs and TWVs.

Background

Under the current Canadian *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR), a vehicle designed to travel on three wheels may fall under the prescribed class of motorcycle or passenger car, depending on the vehicle's design characteristics. Currently, most TWVs that are manufactured and sold abroad do not meet the Canadian regulations' definition of a motorcycle. In order to be offered for sale in Canada, those vehicles would have to be classified as a passenger car and be designed and tested to the passenger car CMVSS.

As most vehicles designed to travel on three wheels cannot meet the passenger car safety standards, they have been prevented from entering the Canadian market. The only exceptions are those vehicles based on the motorcycle design, which meet the current motorcycle classification definition and the related safety standards. Manufacturers have approached the Department of Transport (the Department) on several occasions in the past, requesting changes to the MVSR that will provide a more practical opportunity for other vehicle designs to be certified for importation into Canada.

This amendment serves to introduce the TWV class, with attendant safety standards, to better address those vehicles that have many characteristics in common with passenger cars such as a steering wheel to control vehicle direction and foot pedals to control the brakes and throttle. To better address vehicles designed to travel on three wheels that share many design characteristics with the motorcycle, this amendment also serves to introduce the TRI as a subclass of motorcycle, with safety standards specific to the TRIs.

The regulatory requirements for TWVs and TRIs vary throughout the world. The United States National Highway Traffic Safety Administration's motorcycle definition is so broad that it encompasses all vehicles designed to travel on three wheels. In contrast, specific classes have existed in Europe and Australia for over a decade, with safety standards addressing the unique characteristics of TWVs and TRIs.

Separate classifications exist in Europe by way of the European Directives (to which 15 European countries subscribe), and in Australia by way of the Australian Design Rules (ADR). These foreign governments require TWVs and TRIs to meet a combination of motorcycle and passenger car safety standards, as well as safety standards tailored specifically to the TWV and TRI designs.

b) Modifier la présente définition de la catégorie des motocyclettes et instaurer de nouvelles sous-catégories de motocyclettes pour classer la motocyclette sans habitacle fermé (MC), la motocyclette à habitacle fermé (MCH), la motocyclette à vitesse limitée (MVL) et le tricycle à moteur (TRI).

c) Instaurer deux nouvelles *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC), la première portant sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les VTR et les motocyclettes, et la deuxième portant sur les exigences en matière de stabilité du véhicule pour les TRI et les VTR.

Contexte

Aux termes du présent *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) du Canada, un véhicule conçu pour rouler sur trois roues peut se retrouver dans la catégorie prescrite de motocyclette ou de voiture de tourisme, selon les caractéristiques de conception du véhicule. À l'heure actuelle, la majorité des VTR qui sont fabriqués et vendus à l'étranger ne satisfont pas à la définition de motocyclette de la réglementation canadienne. Afin d'être mis en vente au Canada, ces véhicules devraient être classifiés comme voiture de tourisme et être conçus et mis à l'essai conformément aux NSVAC qui s'appliquent aux voitures de tourisme.

Comme la plupart des véhicules conçus pour rouler sur trois roues ne peuvent se conformer aux normes de sécurité des voitures de tourisme, ils ont été empêchés d'entrer sur le marché canadien. Les seules exceptions sont les véhicules d'une conception semblable à celle d'une motocyclette et qui sont conformes à la présente définition de la catégorie motocyclette et aux normes de sécurité connexes. Les fabricants ont communiqué avec le ministère des Transports (le ministère) à plusieurs occasions dans le passé, demandant que des changements soient apportés au RSVA en vue d'offrir une option plus pratique pour la certification d'autres conceptions de véhicules aux fins d'importation au Canada.

La présente modification vise à instaurer la catégorie du VTR, ainsi que les normes connexes, afin de mieux tenir compte des véhicules qui ont plusieurs caractéristiques en commun avec les voitures de tourisme, comme un volant pour le contrôle de la direction du véhicule et des leviers de commande à pied pour le contrôle des freins et du papillon des gaz. Pour mieux prendre en considération les véhicules conçus pour rouler sur trois roues d'une conception semblable à celle de la motocyclette, la présente modification vise également à instaurer le TRI comme sous-catégorie de la motocyclette avec des normes de sécurité particulières à ces véhicules.

Les exigences réglementaires qui s'appliquent aux VTR et aux TRI varient dans le monde. La définition de motocyclette de la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis est si vaste qu'elle englobe tous les véhicules conçus pour rouler sur trois roues. Par contre, des catégories précises existent en Europe et en Australie depuis plus d'une décennie, avec des normes de sécurité qui tiennent compte des caractéristiques uniques des VTR et des TRI.

En Europe, des catégories distinctes existent par le biais des Directives européennes (auxquelles 15 pays européens souscrivent) et en Australie, par le biais des règles de conceptions australiennes [*Australian Design Rules* (ADR)]. Ces gouvernements étrangers exigent que les VTR et les TRI se conforment à une combinaison de normes de sécurité qui s'appliquent aux motocyclettes et aux voitures de tourisme, de même qu'à des normes de sécurité adaptées spécialement aux VTR et aux TRI.

After reviewing the various world regulatory requirements, the Department has concluded that creating a prescribed class for TWVs is the best means to address the specific safety requirements of these vehicles. The Department believes that the safety features of TWVs can be significantly improved beyond motorcycle safety standards, given the added stability of the vehicle platform.

Therefore, the Department is requiring that TWVs comply with several of the existing passenger car safety standards, which are needed to provide an adequate level of occupant safety. In some instances, the safety standards apply only if the subject equipment is actually fitted on the vehicle. For example, a TWV that is manufactured without a windshield is not required to have windshield wipers.

In addition to the application of several existing passenger car safety standards, the Department is introducing two new CMVSSs that address vehicle stability and fuel system integrity. The stability safety standard is based on a similar Australian requirement. For the fuel system integrity requirement, manufacturers have the option of meeting the prescribed requirements of either the Society of Automotive Engineers (SAE) or the European Directive.

As this amendment makes revisions to the motorcycle safety standards, the Department is also taking this opportunity to address a new type of motorcycle that incorporates advanced safety features, such as seat belts and protective structures. Industry in Europe and Japan is promoting the use of motorcycles with structures extending over the occupants. Manufacturers of these vehicles claim that the added structure and the introduction of a seat belt negate the need for a helmet.

Two-wheeled vehicles incorporating these features do not meet the current Canadian definition for motorcycles. This amendment therefore serves to introduce a new subclass of motorcycle, namely the EMC, to address those motorcycles equipped with a structure that is an integral part of the vehicle chassis and that partially or fully encloses the driver and passenger. EMCs are required to have seat belts to prevent the driver and passenger from striking the vehicle structure in the event of a collision, allowing them to benefit from the protective capability of the structure.

As part of the development of this amendment, the Department worked with motorcycle and TWV manufacturers to determine the most appropriate requirements. With their assistance, the Department completed brake, fuel system integrity and stability compliance tests.

The combination of motorcycle and sidecar has traditionally been classified as a motorcycle under the MVSR, and this does not change. Although the combination of motorcycle and sidecar has three wheels, the sidecar is an accessory that can be installed or removed from the motorcycle at any time without significant alteration to the motorcycle itself. Applying the current motorcycle safety standards to the motorcycle and sidecar combination is consistent with past practices.

Après avoir examiné les diverses exigences réglementaires internationales, le ministère a conclu que la création d'une catégorie prescrite pour les VTR était le meilleur moyen de prendre en considération les exigences spécifiques en matière de sécurité de ces véhicules. Le ministère est d'avis que les caractéristiques de sécurité des VTR peuvent être améliorées de façon significative au-delà des normes de sécurité qui s'appliquent aux motocyclettes, étant donné la stabilité accrue de la plate-forme du véhicule.

En conséquence, le ministère exige que les VTR se conforment à plusieurs des normes de sécurité en vigueur pour les voitures de tourisme qui sont nécessaires pour assurer aux occupants un niveau de sécurité adéquat. Dans certaines circonstances, les normes de sécurité ne s'appliquent que si l'équipement visé est effectivement installé sur le véhicule. Par exemple, un VTR qui est fabriqué sans pare-brise n'a pas à être doté d'essuie-glace.

Outre l'application de plusieurs normes de sécurité existantes pour les voitures de tourisme, le ministère instaure deux nouvelles NSVAC qui portent sur la stabilité du véhicule et l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant. La norme de sécurité sur la stabilité est fondée sur une exigence australienne semblable. Quant à l'exigence qui porte sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, les fabricants ont l'option de se conformer soit aux exigences prescrites par la *Society of Automotive Engineers* (SAE) soit à la Directive européenne.

Comme la présente modification apporte des révisions aux normes de sécurité qui s'appliquent aux motocyclettes, le ministère profite également de cette occasion pour prendre en considération un nouveau type de motocyclette qui incorpore des dispositifs de sécurité de pointe, comme des ceintures de sécurité et une structure protectrice. En Europe et au Japon, l'industrie encourage l'utilisation de motocyclettes dotées de structures qui se prolongent au-dessus des occupants. Les fabricants de ces véhicules prétendent que la structure ajoutée et l'installation d'une ceinture de sécurité font disparaître le besoin d'un casque.

Les véhicules à deux roues qui sont dotés de ces dispositifs ne satisfont pas à la définition canadienne actuelle de motocyclette. La présente modification vise donc à créer une nouvelle sous-catégorie de la motocyclette, soit la MCH, pour tenir compte des véhicules dotés d'une structure qui fait partie intégrante de la carrosserie du véhicule et qui entoure le conducteur et le passager complètement ou en partie. Les MCH doivent être dotées de ceintures de sécurité pour empêcher le conducteur et le passager de frapper la structure lors d'une collision et leur permettre de profiter de la capacité de protection de la structure.

Dans le cadre de l'élaboration de la présente modification, le ministère a travaillé avec des fabricants de motocyclettes et de VTR afin de déterminer les exigences les plus appropriées. Avec leur aide, le ministère a procédé à des essais de conformité des freins, l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant et de stabilité.

La combinaison d'une motocyclette et d'un side-car a traditionnellement été classifiée comme motocyclette aux termes du RSVA, et ceci ne change pas. Même si la combinaison d'une motocyclette et d'un side-car comporte trois roues, le side-car est un accessoire qui peut être installé ou enlevé de la motocyclette en tout temps, sans modification importante de la motocyclette même. L'application des présentes normes de sécurité qui s'adressent aux motocyclettes à la combinaison d'une motocyclette et d'un side-car est cohérente avec les pratiques passées.

More detailed information on this amendment is provided in the following two sections. The first deals with the requirements for vehicles designed to travel on three wheels, and the second describes the amendments to the prescribed class of motorcycle.

Three-wheeled Vehicles and Motor Tricycles

The Department recognizes that vehicles designed to travel on three wheels offer a combination of passenger car and motorcycle characteristics that can best be addressed through specific requirements. As such, the Department is introducing a new vehicle class and a new vehicle subclass with attendant safety standards tailored to their particular characteristics. These are the TWV class, which addresses vehicles with passenger car characteristics, and the TRI subclass of the motorcycle class, which addresses vehicles with motorcycle design characteristics. Among other features, this new classification addresses the stability of the three-wheeled platform.

Under the current MVSR, vehicles designed to travel on three wheels that retain the same basic features as a motorcycle may fall within the definition of a motorcycle. With this amendment, such vehicles are now a subclass of motorcycle, identified as a TRI. The proposed subclass of TRI was restricted to vehicles designed specifically with two wheels at the rear, however, following comments from industry, the Department broadened the criteria to include vehicles designed with either two wheels at the front or two wheels at the rear. The equivalent vehicle classes in Europe and Australia have similar criteria.

As TRIs share basic features with motorcycles, the Department is requiring that TRIs comply with existing motorcycle safety standards and the new fuel system integrity and vehicle stability standards that are introduced in this amendment. With regard to the existing standards, additional requirements are included in CMVSS 108 Lighting System and Retroreflective Devices, following comments by industry to recognize the special needs of conspicuity for TRIs. This includes provisions for wider headlamp spacing and a requirement for front parking lamps and rear tail and stop lamps, located as specified for passenger cars, in order to outline the vehicle's width. This is consistent with the European requirements for front and rear position lamps for TRIs.

Application of the Existing Motor Vehicle Safety Standards to TWVs

Those vehicles that do not fall under the TRI subclass may be classified as TWVs. Unlike TRIs, TWVs have many characteristics in common with passenger cars including a steering wheel and foot pedals for the control of the brakes and throttle. TWVs also commonly have doors, a windshield and seats. These characteristics make the application of many of the passenger car safety standards appropriate for TWVs, which also offer significantly greater occupant protection than afforded by motorcycles.

Des renseignements plus précis sur la présente modification sont présentés dans les deux prochaines sections. La première section traite des exigences concernant les véhicules conçus pour rouler sur trois roues et la deuxième section décrit les changements apportés à la catégorie prescrite de motocyclette.

Véhicules à trois roues et tricycles à moteur

Le ministère reconnaît que les véhicules conçus pour rouler sur trois roues présentent une combinaison des caractéristiques des voitures de tourisme et des motocyclettes, dont il est plus facile de tenir compte par le biais d'exigences spécifiques. Le ministère instaure donc une nouvelle catégorie et une nouvelle sous-catégorie de véhicules avec des normes de sécurité connexes adaptées à leurs caractéristiques particulières. Il s'agit de la catégorie du VTR, qui englobe les véhicules qui possèdent les caractéristiques des voitures de tourisme et de la sous-catégorie de la motocyclette, celle du TRI, qui englobe les véhicules qui possèdent les caractéristiques des motocyclettes. Entre autres, cette nouvelle classification prend en considération la stabilité offerte par la plate-forme des véhicules à trois roues.

En vertu du RSVA en vigueur, les véhicules conçus pour rouler sur trois roues qui conservent les mêmes caractéristiques de base qu'une motocyclette peuvent se retrouver dans la catégorie de la motocyclette. Aux termes de la présente modification, de tels véhicules sont maintenant inclus dans une sous-catégorie de la motocyclette, identifiée comme celle du TRI. La sous-catégorie proposée pour le TRI était restreinte aux véhicules conçus expressément pour rouler sur deux roues à l'arrière; toutefois, à la suite de commentaires de l'industrie, le ministère a élargi les critères pour inclure les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant ou deux roues à l'arrière. En Europe et en Australie, les catégories de véhicules équivalentes ont des caractéristiques semblables.

Comme les TRI ont les caractéristiques de base des motocyclettes, le ministère exige qu'ils se conforment aux normes de sécurité actuelles qui s'appliquent aux motocyclettes et aux normes portant sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant et la stabilité du véhicule qui sont instaurées par la présente modification. En ce qui a trait aux normes actuelles, des exigences supplémentaires sont incluses dans la NSVAC 108, Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants, à la suite des observations présentées par l'industrie afin de reconnaître les besoins spéciaux des TRI en matière de perceptibilité. Ceci inclut des dispositions sur un espacement plus grand des projecteurs et une exigence concernant les feux de stationnement avant et les feux et les feux de freinage arrière, placés tel que précisé pour les voitures de tourisme, afin de souligner la largeur du véhicule. Ceci est conforme aux exigences européennes concernant les feux de position avant et arrière qui s'appliquent aux TRI.

Application des Normes de sécurité des véhicules automobiles en vigueur aux VTR

Les véhicules qui n'entrent pas dans la sous-catégorie du TRI peuvent être classifiés comme VTR. Contrairement aux TRI, les VTR ont plusieurs caractéristiques en commun avec les voitures de tourisme, y compris un volant de direction et des leviers de commande à pied pour le contrôle des freins et du papillon des gaz. Les VTR sont aussi en général dotés de portières, d'un pare-brise et de sièges. Ces caractéristiques rendent l'application de plusieurs des normes de sécurité des voitures de tourisme appropriées pour les VTR, qui offrent également aux occupants une plus grande protection que les motocyclettes.

The TWV is defined as a vehicle that:

- is designed to travel on three wheels in contact with the ground;
- has up to four designated seating positions; and
- has a gross vehicle weight rating of 1,000 kg or less.

TWVs are required to conform to several of the current passenger car safety standards. Certain standards are excluded because they are not applicable to TWVs. In addition, certain safety standards apply only if the subject equipment is fitted to the vehicle. For example, some TWVs are not equipped with a windshield; therefore, CMVSS 103 Windshield Defrosting and Defogging, and CMVSS 104 Windshield Wiping and Washing do not apply.

The design and operating characteristics of a vehicle have an important influence on the selection of applicable safety standards. As a result, different safety standards have been developed for different vehicle classes. The rationale for some of the safety standards selected for TWVs is described below.

Controls and Displays

Driving a vehicle designed to travel on three wheels does not require the level of skill or training that is needed to operate a motorcycle, and so these vehicles are likely to be more accessible to the general public. Therefore, it is important that the controls and displays be standardized to promote driver familiarity.

Passenger car controls and displays are more standardized than those of motorcycles. Providing unfamiliar controls, or a combination of motorcycle and passenger car controls, could lead to operator errors and thus collisions. To minimize the potential for driver error due to unfamiliar controls, the Department is requiring that TWVs meet the passenger car requirements for the location and identification of controls and displays (i.e., CMVSS 101).

Brake Systems

The brake safety standards for motorcycles (CMVSS 122) and passenger cars (CMVSS 135) are different. To determine which is more appropriate for TWVs, the Department tested an existing TWV to both procedures. The vehicle in question complied with the requirements of both safety standards.

The passenger car safety standards better address the brake systems for vehicles with more than two wheels in contact with the ground and operated by a single foot pedal control. The Department is therefore requiring that TWVs comply with CMVSS 135.

Occupant Protection

Motorcycles offer no crash protection for the rider, can easily tip over in a crash, and will likely cause greater injury if the rider stays with the motorcycle as it tumbles. The TWV design can offer occupant safety characteristics that motorcycles cannot

Le VTR est défini comme un véhicule qui :

- est conçu pour rouler sur trois roues en contact avec le sol;
- a au plus quatre places assises désignées;
- a un poids nominal brut du véhicule d'au plus 1 000 kg.

Les VTR doivent se conformer à plusieurs des normes de sécurité qui s'appliquent présentement aux voitures de tourisme. Certaines normes sont exclues parce qu'elles ne sont pas applicables aux VTR. En outre, certaines normes de sécurité ne s'appliquent que si l'équipement visé est installé sur le véhicule. Par exemple, certains VTR ne sont pas dotés de pare-brise; en conséquence, la NSVAC 103, Dégivrage et désembuage du pare-brise, et la NSVAC 104, Système essuie-glace et lave-glace, ne s'appliquent pas.

Les caractéristiques de conception et de fonctionnement d'un véhicule ont une influence importante sur la sélection des normes de sécurité applicables. Des normes de sécurité différentes ont donc été élaborées pour diverses catégories de véhicules. La justification pour la sélection de certaines des normes de sécurité pour les VTR est décrite ci-dessous.

Commandes et affichages

La conduite d'un véhicule conçu pour rouler sur trois roues ne nécessite pas le niveau de compétences ou de formation requis pour faire fonctionner une motocyclette, et donc ce genre de véhicule sera probablement plus accessible au grand public. En conséquence, il est important que les commandes et les affichages soient standardisés pour permettre au conducteur de se familiariser plus facilement.

Les commandes et les affichages des voitures de tourisme sont plus standardisés que ceux des motocyclettes. Le fait de fournir des commandes non familières, ou une combinaison de commandes de motocyclette et de voiture de tourisme, pourrait entraîner des erreurs de la part du conducteur et, par conséquent, des collisions. Afin de réduire au minimum le potentiel d'erreurs chez le conducteur en raison de commandes non familières, le ministère exige que les VTR se conforment aux exigences des voitures de tourisme en ce qui a trait à l'emplacement et à l'identification des commandes et des affichages (c.-à-d., la NSVAC 101).

Systèmes de freinage

Les normes de sécurité qui portent sur les systèmes de freinage des motocyclettes (NSVAC 122) et des voitures de tourisme (NSVAC 135) sont différentes. Afin de déterminer laquelle était la plus appropriée pour les VTR, le ministère a mis à l'essai un VTR existant au regard des deux procédures. Le véhicule en question s'est conformé aux exigences des deux normes de sécurité.

La norme de sécurité des voitures de tourisme convient mieux aux systèmes de freinage des véhicules à plus de deux roues en contact avec le sol et actionnés par un simple levier de commande à pied. Le ministère exige donc que les VTR se conforment aux exigences de la NSVAC 135.

Protection des occupants

Les motocyclettes n'offrent aucune protection au conducteur lors d'une collision, peuvent facilement basculer pendant une collision et sont susceptibles de causer des blessures plus graves si le conducteur reste sur la motocyclette lorsqu'elle tombe. La

provide. The TWV platform is suitable for occupant crash protection requirements similar to those of passenger cars.

Seat belts provide the best means of reducing occupant injury and death in motor vehicle crashes. The Department is therefore requiring that seat belts be installed in all designated seating positions in TWVs and that TWVs meet the requirements of CMVSS 210 Seat Belt Anchorages, CMVSS 209 Seat Belt Assemblies and portions of CMVSS 208 Occupant Restraint Systems in Frontal Impact.

The Department is not aware of any countries that require TWVs to meet occupant restraint performance requirements through dynamic crash tests. Therefore, the Department has provided manufacturers the option of complying with the dynamic crash test described in CMVSS 208, under the heading Crash Protection Requirements, or alternatively of displaying a permanent label in full view of the front seat occupants, stating: "This vehicle does not comply with the requirements of the dynamic crash test set out in CMVSS 208/Ce véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'essai de collision dynamique prévu par la NSVAC 208". TWVs are required to conform to all other aspects of CMVSS 208, including the requirement for three-point seat belts at all outboard seating positions.

As part of the occupant crash protection measures, the Department has included a dynamic frontal crash test to limit the steering column intrusion into the passenger compartment in the event of a crash. This is to be accomplished by a 48 km/h frontal impact in accordance with the requirements of CMVSS 204 Steering Column Rearward Displacement. Following testing to CMVSS 204, the steering column must not penetrate into the passenger compartment in excess of 12.7 cm. This requirement is similar to a steering column displacement standard required in Australia.

In further harmony with Australia, this amendment exempts TWVs from the following passenger car safety standards: CMVSS 212 Windshield Mounting, 213.4 Built in Child Restraint Systems and Built-in Booster Cushions, 215 Bumpers, 216 Roof Intrusion Protection, 219 Windshield Zone Intrusion, and 201 Occupant Protection.

Following the introduction of TWVs into the Canadian market, the Department will monitor their safety record to determine whether any of the excluded passenger car safety standards should be reconsidered, and whether any new safety standards are needed.

Electrolyte Spillage

The current CMVSS 305 addresses electrolyte spillage and electrical shock protection by way of dynamic crash tests involving the front, side and rear of the vehicle. Following comments to the proposed amendment, the Department has included a requirement that TWVs utilizing electricity for propulsion power meet only the frontal barrier crash portion of CMVSS 305. Compliance can be demonstrated in parallel with CMVSS 204

conception des VTR peut offrir à l'occupant des caractéristiques de sécurité que les motocyclettes ne peuvent offrir. La plateforme des VTR convient à des exigences de protection des occupants en cas de collision semblables à celles qui s'appliquent aux voitures de tourisme.

Les ceintures de sécurité fournissent le meilleur moyen de réduire les blessures et les pertes de vie chez les occupants lors de collisions. En conséquence, le ministère exige que des ceintures de sécurité soient installées à toutes les places assises désignées dans les VTR et que ces véhicules se conforment aux exigences de la NSVAC 210, Ancrages de ceinture de sécurité, de la NSVAC 209, Ceintures de sécurité, et à des parties de la NSVAC 208, Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale.

Le ministère ne connaît aucun pays qui exige que les VTR soient conformes aux exigences de rendement en matière de systèmes de retenue des occupants par le biais d'essais de collision dynamiques. En conséquence, le ministère fournit aux fabricants l'option de se conformer à l'essai de collision dynamique décrit dans la NSVAC 208, sous la rubrique « Exigences de protection contre l'impact » ou encore d'apposer une étiquette permanente visible par les occupants des places assises avant indiquant que : « This vehicle does not comply with the requirements of the dynamic crash test set out in CMVSS 208/Ce véhicule n'est pas conforme aux exigences de l'essai de collision dynamique prévu par la NSVAC 208 ». Les VTR doivent se conformer à tous les autres aspects de la NSVAC 208, y compris l'exigence visant l'installation de ceintures de sécurité à trois points à toutes les places assises extérieures.

Dans le cadre des mesures de protection des occupants en cas de collision, le ministère a inclus un essai de collision dynamique frontale pour restreindre la pénétration de la colonne de direction dans l'habitacle en cas de collision. Ceci se fait au moyen d'un impact frontal à 48 km/h conformément aux exigences de la NSVAC 204, Recul de la colonne de direction. À la suite des essais au regard de la NSVAC 204, la colonne de direction ne doit pas pénétrer de plus de 12,7 cm dans l'habitacle. Cette exigence est semblable à la norme sur le recul de la colonne de direction en vigueur en Australie.

Pour une meilleure harmonisation avec l'Australie, la présente modification exempte les VTR de se conformer aux normes de sécurité suivantes qui s'appliquent aux voitures de tourisme : les NSVAC 212, Cadre de pare-brise, 213.4, Ensembles intégrés de retenue d'enfant et coussins d'appoint intégrés, 215, Pare-chocs, 216, Résistance du pavillon à la pénétration, 219, Pénétration de la zone du pare-brise, et 201, Protection des occupants.

Après l'arrivée sur le marché canadien des VTR, le ministère surveillera leur fiche de sécurité afin de déterminer si les normes de sécurité qui s'appliquent aux voitures de tourisme et qui ont été exclues devraient être prises à nouveau en considération et si de nouvelles normes de sécurité sont nécessaires.

Déversement d'électrolyte

La présente NSVAC 305 traite du déversement d'électrolyte et de la protection contre les chocs électriques par le biais d'essais de collision dynamiques impliquant l'avant, les côtés et l'arrière du véhicule. À la suite de commentaires au sujet de la modification proposée, le ministère a inclus une exigence qui stipule que les VTR qui utilisent l'électricité comme moyen de propulsion doivent satisfaire uniquement à la partie concernant l'essai de

Steering Column Rearward Displacement, and should therefore not cause significant financial burden to the manufacturer.

New Motor Vehicle Safety Standards

As part of this amendment, the Department is introducing the following two new safety standards: fuel system integrity requirements for TWVs and motorcycles, and a safety standard addressing the stability of the TWV and TRI designs. The fuel system integrity requirements are intended to limit fuel spillage in the event of a tip-over or collision, thereby reducing the risk of injury and death resulting from fires. The vehicle stability requirements are intended to reduce the propensity of TWVs and TRIs to roll over.

New Fuel System Integrity Requirements for TWVs

The current fuel system integrity safety standard for liquid-fuelled passenger cars, CMVSS 301, includes dynamic crash tests involving the front, side and rear of the vehicle. Given the unique characteristics of TWVs, the Department is introducing a new safety standard under the heading CMVSS 301.3 Fuel System Integrity for Three-wheeled Vehicles and Motorcycles.

Under the safety standard CMVSS 301.3, TWVs must comply with the SAE Recommended Practice SAE J288, entitled "Snowmobile Fuel Tanks," which is also suitable to TWVs. The testing requirements are valid for either plastic or metallic fuel tanks. Amongst other requirements, the fuel tank must pass pressure, impact resistance, permeability and stress crack testing requirements.

The Department worked with a Canadian TWV manufacturer to conduct the SAE tests on their vehicle's fuel system. While the subject fuel tank failed the drop test, it successfully passed the remaining testing requirements. In the Department's opinion, the design change needed for the tank to pass the drop test would not be extensive and would significantly improve safety. The testing was completed at a private testing facility and cost \$11,000. It is expected that some TWV manufacturers would have sufficient facilities to complete their own testing at substantially less cost. The Department expects that such testing will not cause a financial burden to any TWV manufacturer.

TWVs fuelled with liquefied petroleum gas (LPG) or compressed natural gas (CNG) must comply with a portion of the current passenger car fuel system integrity requirements specified in CMVSS 301.1 for LPG and CMVSS 301.2 for CNG vehicles. In lieu of crash tests with a collision barrier, TWVs incorporating LPG or CNG fuel systems are required to meet the applicable Canadian Standards Association codes and standards incorporated into each of these safety standards.

collision frontale contre une barrière de la NSVAC 305. La conformité peut être démontrée conjointement avec la conformité à la NSVAC 204, Recul de la colonne de direction, et ne devrait donc pas imposer un fardeau financier important au fabricant.

Nouvelles normes de sécurité des véhicules automobiles

Dans le cadre de la présente modification, le ministère instaure deux nouvelles normes de sécurité : des exigences concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les VTR et les motocyclettes, et une norme de sécurité portant sur la stabilité des VTR et des TRI. Les exigences concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant visent à limiter l'écoulement de carburant si le véhicule bascule ou entre en collision, réduisant ainsi les risques de blessures et de pertes de vie par le feu. Les exigences en matière de stabilité du véhicule visent à réduire la tendance des VTR et des TRI à capoter.

Nouvelles exigences en matière d'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les VTR

La présente norme de sécurité sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les voitures de tourisme alimentées au carburant liquide, la NSVAC 301, renferme des essais de collision dynamiques impliquant l'avant, les côtés et l'arrière du véhicule. Compte tenu des caractéristiques uniques des VTR, le ministère instaure une nouvelle norme de sécurité sous la rubrique NSVAC 301.3, Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des VTR et des motocyclettes.

Aux termes de la norme de sécurité NSVAC 301.3, les VTR doivent se conformer à la pratique recommandée SAE J288 de la SAE, intitulée « *Snowmobile Fuel Tanks* », qui convient aussi aux VTR. Les exigences en matière d'essais sont valides pour les réservoirs à carburant en plastique ou en métal. Entre autres, le réservoir à carburant doit se conformer aux exigences d'essais relatives à la pression, à la résistance à l'impact, à la perméabilité et à la fissuration.

Le ministère a travaillé avec un fabricant canadien de VTR pour effectuer les essais de la SAE sur un circuit d'alimentation en carburant de son véhicule. Alors que le réservoir à carburant témoin a échoué à l'essai de chute, il a réussi à se conformer à toutes les autres exigences d'essais. De l'avis du ministère, la modification de conception nécessaire pour que le réservoir réussisse l'essai de chute ne serait pas importante et elle améliorerait la sécurité de façon significative. Les essais ont été effectués à une installation d'essais privée au coût de 11 000 \$. On prévoit que certains fabricants de VTR disposeraient d'installations suffisantes pour effectuer leurs propres essais à un coût sensiblement moindre. Le ministère s'attend à ce que ces essais n'imposent pas un fardeau financier aux fabricants de VTR.

Les VTR alimentés au gaz de pétrole liquéfié (GPL) ou au gaz naturel comprimé (GNC) doivent se conformer à une partie des présentes exigences concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant qui s'appliquent aux voitures de tourisme et qui sont prévues dans la NSVAC 301.1 pour les véhicules alimentés au GPL et dans la NSVAC 301.2, pour les véhicules alimentés au GNC. Les VTR dotés de circuits d'alimentation en GPL ou en GNC doivent se conformer aux codes et aux normes applicables de l'Association canadienne de normalisation incorporés dans chacune de ces normes de sécurité.

New Fuel System Integrity Requirements for Motorcycles

As part of this amendment, the Department is also introducing new fuel system integrity requirements for motorcycles. The requirements are included in CMVSS 301.3 Fuel System Integrity for Three-Wheeled Vehicles and Motorcycles.

Under this safety standard, all vehicles classified as a motorcycle (including the subclass of TRI) are required to comply with either SAE Recommended Practice SAE J1241, entitled “Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles”, or the European Union performance requirements provided in Chapter 6 of European Directive 97/24/EC, entitled “Fuel Tanks of Two and Three-Wheel Motor Vehicles”. The Department has chosen to apply these existing testing requirements because they are appropriate for motorcycles.

SAE J1241 includes requirements for testing motorcycles’ metallic and non-metallic fuel tanks. Amongst other requirements, the fuel tank must pass leakage, pressure, exposure (non-metallic tanks) and impact tests. As part of the development of this amendment, the Department conducted the SAE tests on an example motorcycle metallic tank. The tank passed all of the requirements. However, during the motorcycle test selection process, the Department became aware that some motorcycle models would not meet the SAE requirements due to excessive fuel leakage through the fuel cap. Redesign of some models’ fuel systems will be required in order to meet the safety standard.

Following consultations with the motorcycle manufacturing industry, the European Directive was added as an alternative to the SAE recommended practice. The industry noted that the option of complying with the European test would benefit many manufacturers, as they currently test motorcycles for the European market to this requirement. Since the two sets of requirements are closely aligned, the Department accepts compliance with either the European Directive or the SAE recommended practice.

The Department’s research included fuel system integrity testing to the SAE requirements at a contractor’s facility, at a cost of under \$16,000. It is expected that some motorcycle manufacturers would have the necessary facilities to complete their testing at substantially less cost. The Department anticipates that such testing will not cause a financial burden to any motorcycle manufacturer. It is the Department’s understanding that several motorcycle manufacturers currently test fuel system integrity to both the SAE recommended practice and the European Directive.

New Stability Requirement for Three-Wheeled Vehicles and Motor Tricycles

Since 1989, the Department has had an agreement with vehicle manufacturers and importers to cease the importation and sale of three-wheeled all-terrain vehicles due to their high propensity to roll over. Depending on their configuration, TWVs and TRIs for road use may be similarly prone to roll over. To address this

Nouvelles exigences en matière d’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant pour les motocyclettes

Dans le cadre de la présente modification, le ministère instaure également de nouvelles exigences concernant l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant pour les motocyclettes. Les exigences sont incluses dans la NSVAC 301.3, Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant des véhicules à trois roues et des motocyclettes.

Aux termes de cette norme de sécurité, tous les véhicules classifiés comme motocyclette (y compris la sous-catégorie du TRI) doivent se conformer soit à la pratique recommandée SAE J1241 de la SAE, intitulée « *Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles* », soit aux exigences de rendement de l’Union européenne prescrites au Chapitre 6 de la Directive européenne 97/24/EC, intitulée « *Réservoirs à carburant pour véhicules à moteur à deux ou trois roues* ». Le ministère a choisi d’appliquer ces exigences d’essais existantes parce qu’elles conviennent aux motocyclettes.

La pratique SAE J1241 renferme des exigences pour la mise à l’essai des réservoirs à carburant métalliques et non métalliques. Entre autres, le réservoir à carburant doit réussir des essais relatifs aux fuites, à la pression, à l’exposition (réservoirs non métalliques) et à l’impact. Dans le cadre de l’élaboration de la présente modification, le ministère a effectué les essais SAE sur un réservoir métallique de motocyclette témoin. Le réservoir s’est conformé à toutes les exigences. Toutefois, au cours du processus de sélection des essais pour la motocyclette, le ministère a appris que certains modèles de motocyclettes ne seraient pas conformes aux exigences de la SAE en raison de fuites de carburant excessives par le bouchon du réservoir. Il sera nécessaire de revoir la conception de certains modèles de circuits d’alimentation en carburant pour se conformer à la norme de sécurité.

La Directive européenne a été ajoutée comme solution de rechange à la pratique recommandée de la SAE, à la suite de consultations avec des membres de l’industrie de fabrication de motocyclettes. Ils ont fait remarquer que l’option de se conformer à l’essai européen profiterait à plusieurs fabricants de motocyclettes, puisqu’ils mettent présentement à l’essai les motocyclettes au regard de cette exigence pour le marché européen. Comme les deux ensembles d’exigences sont étroitement liés, le ministère accepte la conformité avec soit la Directive européenne, soit la pratique recommandée de la SAE.

La recherche du ministère renfermait des essais sur l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant au regard des exigences de la SAE qui ont été effectués à l’installation d’un contractant, à un coût de moins de 16 000 \$. On prévoit que certains fabricants de motocyclettes disposeraient d’installations suffisantes pour effectuer les essais à un coût sensiblement moindre. Le ministère s’attend à ce que ces essais n’imposent pas un fardeau financier aux fabricants de motocyclettes. Le ministère croit comprendre que plusieurs fabricants de motocyclettes effectuent présentement les essais sur l’étanchéité du circuit d’alimentation en carburant au regard des exigences de la pratique recommandée de la SAE, aussi bien qu’au regard de la Directive européenne.

Nouvelle exigence en matière de stabilité pour les véhicules à trois roues et les tricycles à moteur

Depuis 1989, le ministère a eu une entente avec les fabricants et les importateurs de véhicules pour l’arrêt de l’importation et de la vente de véhicules tout-terrain à trois roues à cause de leur forte tendance à capoter. En raison de leur configuration, les VTR et les TRI à usage routier pourraient avoir aussi tendance à

potential problem, the Department is introducing a new safety standard under the heading CMVSS 505 Vehicle Stability. This safety standard applies to all TWVs and TRIs intended for use on public highways.

The vehicle stability requirement is based on the Australian Design Rule ADR 42/03. In this rule, vehicle stability is assessed based on the calculated ratio of the height of the vehicle's centre of mass to its horizontal distance from the vehicle roll axis, referenced below as the static stability ratio. Application of this standard will prevent inherently unstable vehicles from entering the Canadian market.

The Department evaluated the requirements of stability standard CMVSS 505 using two TWVs from different North American manufacturers, both vehicles designed with two wheels at the front. These vehicles were also subjected to dynamic stability tests for the purpose of comparing actual vehicle handling performance with the results obtained from the static measurements. In the first dynamic test, the maximum lateral acceleration was measured while driving the vehicles in a constant radius circle. In the second, the vehicles were driven through an emergency lane change manoeuvre.

One of the two TWVs failed the static stability ratio requirement of CMVSS 505. When put through the dynamic tests, that vehicle became unstable by lifting one wheel off the ground and would likely have tipped over had corrective action not been taken. The vehicle that passed the static measurement requirement did not lift a wheel at the limit of control, but rather skidded sideways and came to rest without tipping over.

These results helped to validate the static measurement safety standard that Australia has utilized over the past decade to deal with TWVs. Compliance with this safety standard can be demonstrated at a minimum cost. The Department believes that most operators will expect their TWV to perform in much the same way as a small passenger car. Passenger cars characteristically skid laterally rather than roll at the limit of cornering adhesion. Thus, this new safety standard is needed to ensure an adequate level of stability for the TWV.

Following comments from the industry, the static measurement requirement was also evaluated on a TRI designed with two wheels at the rear. Under ADR 42/03, vehicles designed with two wheels at the rear, such as most TRIs, are required to meet a more stringent static stability ratio than vehicles designed with two wheels at the front. The test vehicle failed the static stability ratio requirement of ADR 42/03 for two wheels at the rear, and was just shy of meeting the ratio that is required of vehicles designed with two wheels at the front. The Department expects that major modifications would be required to have the vehicle meet the Australian requirement for TRIs with two wheels at the rear.

The TRI was evaluated to the same dynamic tests as were the TWVs. That is, the vehicle's handling performance was measured while driving in a constant radius circle and through an

capoter. Pour régler ce problème potentiel, le ministère instaure une nouvelle norme de sécurité sous la rubrique NSVAC 505, Stabilité des véhicules. Cette norme de sécurité s'applique à tous les VTR et les TRI conçus pour être utilisés sur les voies publiques.

L'exigence en matière de stabilité des véhicules est fondée sur la règle australienne, ADR 42/03. Dans cette règle, la stabilité du véhicule est évaluée en fonction du ratio entre la hauteur du centre de masse du véhicule et sa distance horizontale de l'axe de roulis du véhicule, auquel il est fait référence ci-dessous comme étant le ratio de stabilité statique. L'application de cette exigence empêchera les véhicules qui sont essentiellement instables d'entrer sur le marché canadien.

Le ministère a évalué les exigences de la norme de sécurité sur la stabilité (NSVAC 505) à l'aide de deux VTR de différents fabricants nord-américains, les deux VTR conçus pour rouler sur deux roues à l'avant. Ces véhicules ont aussi été soumis à des essais de stabilité dynamiques en vue de comparer la performance de maniement réelle du véhicule avec les résultats obtenus des mesures statiques. Dans le premier essai dynamique, l'accélération latérale maximale a été mesurée en conduisant les véhicules dans un cercle à rayon constant. Dans le second essai, les véhicules ont été conduits selon une procédure de changement de voie d'urgence.

Un des deux véhicules ne s'est pas conformé à l'exigence sur le ratio de stabilité statique de la NSVAC 505. Lors des essais dynamiques, ce véhicule est devenu instable, une roue s'est levée du sol et il aurait probablement basculé si une mesure correctrice n'avait pas été prise. Plutôt que d'avoir une roue levée du sol (à la limite du contrôle), le véhicule qui s'était conformé à l'exigence sur les essais de mesure statique a dérapé hors de contrôle et s'est immobilisé sans basculer.

Ces résultats ont aidé à valider la norme de sécurité concernant la mesure statique utilisée en Australie au cours de la dernière décennie pour les VTR. La conformité à cette norme de sécurité peut être démontrée à un coût minimal. Le ministère prévoit que la plupart des conducteurs de VTR s'attendent à ce que leur VTR se comporte à peu près de la même manière qu'une petite voiture de tourisme. Les voitures de tourisme ont comme caractéristique de dérapier latéralement plutôt que de rouler à la limite de l'adhésion de virage. Cette nouvelle norme de sécurité est donc nécessaire pour assurer un niveau adéquat de stabilité pour les VTR.

À la suite des commentaires de l'industrie, l'exigence concernant la mesure statique a également été évaluée sur un TRI conçu pour rouler sur deux roues à l'arrière. Aux termes de la règle australienne, ADR 42/03, les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'arrière, comme la plupart des TRI, doivent satisfaire à un ratio de stabilité statique plus strict que les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant. Le véhicule d'essai ne s'est pas conformé à l'exigence sur le ratio de stabilité statique de ADR 42/03 requis pour les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'arrière, et a manqué de justesse le ratio qui est requis pour les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant. Le ministère s'attend à ce que des modifications importantes soient apportées pour que le véhicule soit conforme à l'exigence australienne en ce qui concerne les TRI conçus pour rouler sur deux roues à l'arrière.

Le TRI a été évalué au regard des mêmes essais dynamiques que les VTR. La performance de maniement du véhicule a été mesurée en conduisant dans un cercle d'un rayon constant et

emergency lane change manoeuvre. The vehicle did lift one wheel at the limit of steering control in both tests; however, this occurred at a relatively high speed and under significant lateral acceleration.

Unlike the TWV, which is a completely new vehicle class in Canada, the TRI has been present on Canadian roadways for 20 or more years, classified as a motorcycle. The stability issue that existed with off-road three-wheeled all-terrain cycles did not surface with the TRI. Given the absence of a known stability issue and the effort required to cause one wheel to lift off the ground, as observed in our dynamic tests, the Department feels that adopting the static stability ratio for vehicles designed with two wheels at the front would also be appropriate for vehicles designed with two wheels at the rear. The subject TRI fell just shy of meeting this ratio, and the Department expects that the vehicle would be required to undergo only minor modifications to meet this requirement.

Industry further commented that the static stability requirement would discriminate against the TRI that offers the leaning characteristics of a two-wheeled motorcycle in a turning manoeuvre. The Department recognizes the benefits of such leaning characteristics and, therefore, such vehicles need not meet the static stability requirement. Neither the Department nor the industry is aware of a suitable dynamic stability alternative to the static stability requirement. The Department will continue to review and assess alternatives for a dynamic stability requirement. When such an alternative is proven effective or if a need is identified, the Department will not hesitate to amend the existing standard.

Finally, in order to assure a reasonable level of traction to facilitate steering and to prevent a front wheel from becoming airborne under acceleration or while ascending steep slopes, the Department has included the requirement that the front wheel or wheels must carry between 25 and 70 percent of the loaded vehicle weight. This criterion is based on an existing requirement in the province of Quebec, to resolve controllability issues with these types of vehicles.

Alternatives – Three-Wheeled Vehicles and Motor Tricycles

The Department reviewed several alternatives prior to completing this amendment. The alternatives included maintaining the status quo of requiring TWVs to meet all passenger car safety standards and TRIs to meet all motorcycle safety standards; classifying TWVs as passenger cars; creating a subclass of passenger cars for TWVs; revising the motorcycle definition to include TWVs; and creating one common class for all vehicles designed to travel on three wheels, with subclasses for TWVs and TRIs.

The alternative of maintaining the status quo was rejected. Currently, TWVs must meet all of the passenger car requirements before they can be sold or imported into Canada. This has resulted in no TWVs being imported or marketed across Canada. Creating a new vehicle class with related safety standards provides a more practical option for the introduction of TWVs, which can offer occupants a level of safety and protection

selon une procédure de changement de voie d'urgence. Le véhicule a levé une roue à la limite du contrôle du volant de direction dans les deux essais; cependant, ceci est survenu à une vitesse relativement élevée et au cours d'une accélération latérale importante.

Contrairement au VTR, qui est une catégorie de véhicules complètement nouvelle, le TRI est présent sur les routes canadiennes depuis au moins 20 ans, classifiés comme motocyclette. Le problème de stabilité qui existait avec les vélos tout-terrain à trois roues ne s'est pas manifesté dans le cas du TRI. Compte tenu de l'absence d'un problème de stabilité connu et des efforts requis pour faire lever une roue du sol, tel qu'observé dans les essais dynamiques, le ministère est d'avis que l'adoption du même ratio de stabilité statique que dans le cas des véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant serait aussi appropriée dans le cas des véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'arrière. Le TRI témoin a manqué de justesse de se conformer à ce ratio, et le ministère s'attend à ce que le véhicule subisse seulement des modifications mineures pour se conformer à cette exigence.

L'industrie a de plus fait remarquer que l'exigence en matière de stabilité statique exercerait une discrimination à l'égard des TRI qui offre les caractéristiques d'inclinaison d'une motocyclette conçue pour rouler sur deux roues pour aider aux manoeuvres de direction. Le ministère reconnaît les avantages de telles caractéristiques d'inclinaison et donc, ces véhicules n'ont pas à se conformer à l'exigence sur la stabilité statique. Ni le ministère ni l'industrie ne connaissent une solution de rechange appropriée pour l'exigence en matière de stabilité dynamique. Le ministère continuera à examiner et à évaluer les solutions de rechange pour l'exigence en matière de stabilité dynamique. Lorsqu'une telle solution s'avérera efficace ou si un besoin est défini, le ministère n'hésitera pas à modifier la norme en vigueur.

Finalement, afin d'assurer un niveau raisonnable de traction en vue de faciliter la conduite et d'empêcher une roue avant de décoller du sol pendant une accélération ou la montée de pentes abruptes, le ministère a inclus l'exigence selon laquelle la roue avant ou les roues avant doivent supporter entre 25 et 70 p. 100 du poids du véhicule en charge. Ce critère est fondé sur une exigence qui existe au Québec pour régler les problèmes de manoeuvrabilité sur ce type de véhicules.

Solutions de rechange – Véhicules à trois roues et tricycles à moteur

Le ministère a examiné plusieurs solutions de rechange avant de parachever la présente modification. Ces solutions de rechange incluaient : le maintien du *statu quo*, soit exiger que les VTR se conforment à toutes les normes de sécurité qui s'appliquent aux voitures de tourisme et que les TRI se conforment à toutes les normes de sécurité qui s'appliquent aux motocyclettes; classifier les VTR comme des voitures de tourisme; créer une sous-catégorie de voiture de tourisme pour les VTR; réviser la définition de motocyclette pour inclure les VTR; et créer une catégorie commune pour tous les véhicules conçus pour rouler sur trois roues, avec une sous-catégorie pour le VTR et le TRI.

La solution du maintien du *statu quo* a été rejetée. À l'heure actuelle, les VTR doivent se conformer à toutes les exigences qui s'appliquent aux voitures de tourisme avant de pouvoir être fabriqués pour la vente ou être importés au Canada. Ceci s'est traduit par le fait qu'aucun VTR n'a été vendu ou importé au Canada. La création d'une nouvelle catégorie de véhicules avec les normes de sécurité connexes fournit une meilleure option pour l'introduction

unattainable on two-wheeled motorcycles. The same is true for the TRIs, whereby a superior level of occupant safety can best be addressed through the creation of a specific vehicle subclass.

The alternative of classifying TWVs as passenger cars is only slightly different from maintaining the status quo, and was similarly rejected. No TWV has ever been marketed as a passenger car in Canada or is known to have met passenger car safety standards. In order to meet those safety standards, TWVs would have to be radically redesigned, which would likely result in the elimination of the three-wheeled layout in favour of a four-wheeled design. The new class of vehicle addresses the unique characteristics of the TWV rather than impose significant redesign, giving manufacturers a realistic option to design and market such vehicles for Canada.

The alternative of creating a subclass of passenger cars was also rejected. TWVs are unique in their design and characteristics, and the Department believes their effective regulation can be better achieved through the creation of a specific vehicle class.

The Department rejected the alternative of revising the motorcycle definition to include TWVs because it would not exploit potential safety benefits offered by the design. TWVs are sufficiently different in design from motorcycles that specific safety standards are required. As previously noted, occupants of TWVs remain belted in the vehicle during a collision and thus, additional occupant protection safety requirements are needed.

Finally, in accordance with comments received from stakeholders, the Department rejected the alternative of creating one class for all vehicles designed to travel on three wheels, with subclasses for TWVs and TRIs. With respect to the TRI, manufacturers as well as some provinces expressed concern over issues such as licensing and cross-border trade. Introducing the TRI as a subclass of motorcycle, while maintaining the additional safety benefits afforded by vehicles designed to travel on three wheels, provides the best solution.

Benefits and Costs – Three-Wheeled Vehicles and Motor Tricycles

The addition of the TWV class and attendant safety standards serves to address a vehicle design that is currently practically non-existent across Canada. The addition of the class provides manufacturers the opportunity to develop TWVs with the benefit of occupant crash protection that motorcycles cannot provide, but without having to comply with safety standards designed for passenger cars. This provides manufacturers with the option to meet realistic, attainable safety standards, and to be able to market their product in Canada. In the same way, the addition of the motorcycle subclass of TRIs serves to improve the existing safety standards applicable to that vehicle.

des VTR, tout en assurant aux occupants des niveaux de sécurité et de protection qui ne peuvent être atteints avec les motocyclettes à deux roues. La même chose s'applique aux TRI; il est possible de mieux contrôler un niveau supérieur de sécurité pour les occupants par la création d'une catégorie spécifique de véhicules.

La solution de classer les VTR comme voitures de tourisme est seulement un peu différente du maintien du *statu quo* et a également été rejetée. Aucun VTR n'a été commercialisé comme voiture de tourisme au Canada, ou reconnu pour avoir été conforme aux normes de sécurité qui s'appliquent aux voitures de tourisme. Afin de se conformer à ces normes de sécurité, les VTR devaient avoir une conception radicalement différente, ce qui amènerait probablement l'élimination du concept de véhicules à trois roues en faveur de celui des véhicules à quatre roues. La nouvelle catégorie de véhicules tient compte des caractéristiques uniques des VTR plutôt que d'imposer à une nouvelle conception importante, donnant aux fabricants une option réaliste pour la conception et la commercialisation de tels véhicules pour le Canada.

La solution de créer une sous-catégorie de voitures de tourisme, plutôt qu'une catégorie distincte de véhicules, a aussi été rejetée. Les VTR sont uniques dans leur conception et leurs caractéristiques, et le ministère est d'avis que leur réglementation efficace peut mieux se faire par la création d'une catégorie spécifique de véhicules.

Le ministère a rejeté la solution de rechange de la révision de la définition de motocyclette pour inclure les VTR parce que ceci n'exploiterait pas les avantages potentiels offerts par la conception sur le plan de la sécurité. Les VTR sont suffisamment différents par leur conception des motocyclettes que des normes de sécurité spécifiques sont nécessaires. Tel que mentionné précédemment, les occupants des VTR restent retenus dans le véhicule par une ceinture au cours d'une collision et donc des exigences supplémentaires de sécurité sont nécessaires pour la protection des occupants.

Finalement, en accord avec les commentaires reçus des parties intéressées, le ministère a rejeté la solution de créer une catégorie pour tous les véhicules conçus pour rouler sur trois-roues, avec des sous-catégories pour les VTR et les TRI. En ce qui concerne les TRI, des fabricants ainsi que certaines provinces ont exprimé des préoccupations au sujet de questions telles l'immatriculation et le commerce transfrontalier. L'instauration du TRI comme sous-catégorie de la motocyclette, tout en maintenant les avantages supplémentaires offerts par ces véhicules sur le plan de la sécurité, fournit la meilleure solution.

Avantages et coûts – Véhicules à trois-roues et tricycles à moteur

L'ajout de la catégorie du VTR, et les normes de sécurité connexes, vise à tenir compte d'une conception de véhicule qui est pratiquement non existante au Canada à l'heure actuelle. L'ajout de la catégorie fournit aux fabricants l'occasion de mettre au point des VTR avec l'avantage d'une protection pour les occupants en cas de collision que les motocyclettes ne peuvent pas offrir, mais sans avoir à se conformer à des normes de sécurité conçues pour les voitures de tourisme. Ceci fournit l'option aux fabricants de se conformer à des normes de sécurité réalisables et réalistes et de pouvoir commercialiser leur produit au Canada. De la même manière, l'ajout de la sous-catégorie TRI à la catégorie de motocyclette vise à améliorer les normes de sécurité existantes qui s'appliquent à ce véhicule.

TWV manufacturers will incur the costs of tests to verify compliance with the new requirements for fuel system integrity and vehicle stability. Based on the Department's research, the combined costs would be less than \$20,000 if the work is contracted and significantly less if the manufacturer could complete the work. These costs are not expected to be a significant burden for manufacturers.

The additional costs to TRI manufacturers may be significantly less than for the TWVs, as TRIs are generally manufactured starting with a complete motorcycle that has already met the relevant fuel system integrity requirement, saving this additional cost. It is not expected that the revised vehicle stability requirement will cause a burden to the TRI manufacturers.

TRIs were not previously recognized as a vehicle type, therefore, the Department does not have any record of motor vehicle accident frequency involving this type of vehicle. As no TWVs are available on the Canadian market and TRIs were previously classified as motorcycles, the Department is not able to fully assess the costs and benefits of this amendment. The Department did not receive any comments of concern with respect to additional costs to the manufactures.

This amendment is not expected to have any negative impact on the environment, and may have a positive impact. As some vehicles are electrically driven, there may be environmental savings if Canadians purchase electrically driven TWVs or TRIs to replace fossil fuelled vehicles. In addition, fossil fuelled TWVs and TRIs are generally lightweight and more fuel and space efficient than passenger cars thus potentially reducing overall fuel consumption, noise levels and the space devoted to vehicle parking.

Motorcycles

This amendment introduces a revised classification definition for motorcycles, as well as new subclasses of motorcycle to identify MC, EMC, LSM and TRI. These subclasses are necessary to better address the safety requirements for each type of motorcycle.

The general motorcycle classification definition establishes common criteria between each motorcycle subclass. This general motorcycle definition applies to a vehicle that:

- is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground;
- has a minimum wheel rim diameter of 250 mm; and
- has a minimum wheelbase of 1,016 mm.

In addition to these general criteria, the vehicle must meet the criteria from one of the four motorcycle subclasses (MC, EMC, LSM or TRI). For example, the subclass of MC addresses the two-wheeled vehicle previously classified as a motorcycle. A vehicle may be classified as an MC provided it meets the general motorcycle definition and in addition:

Les fabricants de VTR auront à supporter les coûts des essais pour vérifier la conformité aux nouvelles exigences en matière d'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant et de stabilité du véhicule. Selon la recherche effectuée par le ministère, les coûts connexes seraient de moins de 20 000 \$ si le travail se fait à contrat et beaucoup moindre si le fabricant peut effectuer le travail. Ces coûts ne devraient pas imposer un fardeau important aux fabricants.

Les coûts supplémentaires pour les fabricants de TRI peuvent être beaucoup moindres que dans le cas des VTR, puisque que les TRI sont en général fabriqués à partir d'une motocyclette complète qui s'est déjà conformée à l'exigence qui porte sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, économisant donc ce coût supplémentaire. On ne s'attend pas à ce que l'exigence révisée qui porte sur la stabilité du véhicule impose un fardeau aux fabricants de TRI.

Auparavant, les TRI n'étaient pas reconnus comme un type de véhicules et, en conséquence, le ministère n'a aucun dossier sur la fréquence des accidents de véhicules automobiles mettant en cause ce type de véhicules. Comme les VTR ne sont pas disponibles sur le marché canadien et que les TRI étaient auparavant classifiés comme motocyclette, le ministère ne peut évaluer entièrement les avantages et les coûts de la présente modification. Le ministère n'a pas reçu de commentaires faisant part de préoccupations liées aux coûts supplémentaires pour les fabricants.

La présente modification ne devrait pas avoir de répercussions négatives sur l'environnement et pourrait avoir un impact positif. Comme certains véhicules fonctionnent à l'électricité, il pourrait y avoir des économies au niveau de l'environnement si les Canadiens achètent des VTR ou des TRI électriques pour remplacer les véhicules alimentés aux carburants fossiles. De plus, les VTR alimentés aux carburants fossiles sont généralement plus légers et plus efficaces du point de vue du carburant et de l'espace que les voitures de tourisme, réduisant donc potentiellement la consommation globale de carburant, les niveaux de bruit et l'espace réservé au stationnement des véhicules.

Motocyclettes

La présente modification prévoit une définition révisée de la catégorie de la motocyclette et de nouvelles sous-catégories de la motocyclette pour identifier les MC, les MCH, les MVL et les TRI. Ces sous-catégories sont nécessaires pour mieux cerner les exigences en matière de sécurité de chaque type de motocyclette.

La définition générale de la catégorie de la motocyclette établit des critères communs à chaque sous-catégorie de la motocyclette. Cette définition générale de la motocyclette s'applique à un véhicule qui :

- est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;
- a des roues dont le diamètre de jante minimal est de 250 mm;
- a un empattement minimal de 1 016 mm.

En plus de ces critères généraux, le véhicule doit satisfaire aux critères d'une des quatre sous-catégories de la motocyclette (MC, MCH, MVL ou TRI). Par exemple, la sous-catégorie de MC concerne le véhicule à deux roues classifié précédemment comme motocyclette. Un véhicule peut être classifié comme une MC s'il est conforme aux critères de la définition générale de la motocyclette et qu'il :

- has steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground;
- is designed to travel on two wheels in contact with the ground;
- has a minimum seat height of 650 mm when the vehicle is unladen; and
- does not have a structure partially or fully enclosing the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest.

In the same way, a vehicle designed to travel on three wheels and that was previously classified as a motorcycle may now be classified as a TRI, provided it meets the general motorcycle definition and in addition:

- has seating on which all occupants must sit astride;
- has no more than four designated seating positions;
- has a GVWR of 1 000 kg or less; and
- does not have a structure partially or fully enclosing the driver and passenger, other than that part of the vehicle forward of the driver's torso and the seat backrest.

Following industry comments, the subclass of TRI now includes vehicles with either two wheels at the front or two wheels at the rear. The current criterion that a motorcycle has "steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground" does not apply to TRIs.

This amendment also introduces a new subclass of two-wheeled motorcycle for vehicle designs that include a structure that is an integral part of the vehicle chassis that partially or fully encloses the occupant space. Manufacturers in Europe and Japan are marketing motorcycles with overhead canopies and seat belts, providing a combination of car-like rider comfort and protection with parking space savings. Prior to this amendment, such vehicles could not be marketed in Canada because the motorcycle criteria excluded vehicles with a structure that enclosed the driver and passenger.

This new subclass of motorcycle, called an EMC, is required to conform to the traditional motorcycle safety standards, plus additional safety standards depending on the vehicle structure and design. In a collision, the occupant of an EMC, unlike the traditional motorcycle rider, can be subject to trauma and injury resulting from impact with the surrounding vehicle structure. Being contained, the occupant will also be more vulnerable to any resultant fuel spillage. Consequently, appropriate measures must be in place to better protect the EMC rider from avoidable hazards.

As part of the research in developing this amendment, the Department met with officials of one manufacturer of an EMC. The manufacturer shared highlights of the research and testing behind some of the safety features incorporated in the vehicle's design, which provided a reference for establishing requirements for this subclass.

- a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol;
- est conçu pour rouler sur au plus deux roues en contact avec le sol;
- a un siège d'une hauteur minimale, lorsque le véhicule est sans charge, de 650 mm;
- n'a pas de structure qui entoure complètement ou en partie le conducteur et le passager, autre que la partie du véhicule qui se trouve en avant du torse du conducteur et du dossier du siège.

De la même manière, un véhicule qui est conçu pour rouler sur trois roues et qui était auparavant classifié comme une motocyclette peut maintenant être classifié comme un TRI s'il est conforme à la définition générale de la motocyclette et qu'il :

- est muni de sièges sur lesquels tous les occupants doivent s'asseoir les jambes écartées;
- a au plus quatre places assises désignées;
- a un PNBV d'au plus 1 000 kg;
- n'a pas de structure qui entoure complètement ou en partie le conducteur et le passager, autre que la partie du véhicule qui se trouve en avant du torse du conducteur et du dossier du siège.

À la suite de commentaires de l'industrie, la sous-catégorie du TRI inclut maintenant les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant ou deux roues à l'arrière. Le présent critère qui s'applique à une motocyclette, soit qui « a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol » ne s'applique pas aux TRI.

La présente modification instaure également une nouvelle sous-catégorie de motocyclette à deux roues pour les véhicules qui comportent une structure qui fait partie intégrante de la carrosserie du véhicule et qui entoure en partie ou entièrement l'habitacle. Des fabricants européens et japonais commercialisent des motocyclettes qui sont dotées de cages de retournement aériennes et de ceintures de sécurité assurant le confort et la protection du conducteur comme dans une voiture tout en économisant l'espace de stationnement. Avant la présente modification, de tels véhicules ne pouvaient pas être commercialisés au Canada, parce que les critères de la motocyclette excluaient les véhicules dotés d'une structure qui entourait le conducteur et le passager.

Cette nouvelle sous-catégorie de motocyclette, appelée MCH, doit se conformer aux normes de sécurité des motocyclettes traditionnelles et à des normes de sécurité supplémentaires, selon la structure et la conception du véhicule. À la différence du conducteur d'une motocyclette traditionnelle, dans une collision, l'occupant d'une MCH peut subir des traumatismes et des blessures résultant de l'impact avec la structure avoisinante du véhicule. Étant enfermé, l'occupant sera plus vulnérable lors de fuites de carburant. En conséquence, des mesures appropriées doivent être en place pour mieux protéger le conducteur d'une MCH des risques évitables.

Dans le cadre de la recherche pour l'élaboration de la présente modification, le ministère a rencontré des représentants d'un fabricant de MCH. Le fabricant a partagé les faits saillants de la recherche et de la mise à l'essai sous-jacentes à certains des dispositifs de sécurité incorporés au véhicule, ce qui a servi de référence pour l'établissement des exigences pour cette sous-catégorie.

With a view to improving on the traditional motorcycle safety standards, the subclass of EMC is required to comply with selected passenger car safety standards pertaining to occupant restraint. Occupant restraint systems are required to prevent the occupant from impacting the vehicle structure during a collision. Accordingly, the Department is requiring that each seating position within an EMC be equipped with a three-point seat belt, that the seat belt assemblies meet the requirements of CMVSS 209 and that the seat belt anchorages meet the strength requirements of CMVSS 210. Additional safety standards may be applicable if the vehicle in question is fitted with the specific equipment addressed in that standard. For example, an EMC equipped with door locks is required to comply with CMVSS 206 Door Locks and Door Retention Components.

Finally, for the purpose of improving the clarity of the MVSRL, the subclass of LSM is also introduced with this amendment. The safety standards currently applicable to the LSM remain unchanged.

As previously noted, this amendment also introduces new fuel system integrity requirements for motorcycles. The requirements are those specified in the SAE Recommended Practice SAE J1241, entitled "Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles", or alternatively Chapter 6 of European Directive 97/24/EC. Both sets of requirements will be incorporated by reference into CMVSS 301.3. These standards require that motorcycle fuel tanks pass leakage, pressure, exposure (non-metallic tanks) and impact tests. The Department conducted the SAE tests on an example motorcycle fuel system (with a metallic tank), and all tests were successfully passed. However, during the motorcycle test selection process, the Department became aware that some models would not pass either the SAE or European Directive requirements due to excessive fuel leakage through the fuel cap.

Alternatives – Motorcycles

The Department considered two alternatives prior to completing this amendment. The alternatives were to maintain the status quo or to broaden the motorcycle definition to include those motorcycles equipped with an overhead structure.

The alternative of maintaining the status quo was rejected because the existing motorcycle definition can be open to interpretation. At present, vehicles with a structure that passes over the occupant space could be classified as either a motorcycle or a passenger car. Such vehicles could not possibly meet passenger car requirements. If these vehicles were considered motorcycles, the overhead structure could cause significant injury to an unrestrained rider in a collision.

An overhead structure can represent a significant hazard to a rider involved in a collision unless that rider is securely belted. For this reason, it is the Department's opinion that seat belt assemblies should be in place in such vehicles. Since occupant restraint systems are inappropriate for the traditional motorcycle design, a clearly defined subclass of motorcycle is required to ensure that EMCs are equipped with the necessary occupant restraint systems.

En vue d'améliorer les normes de sécurité des motocyclettes traditionnelles, la sous-catégorie de la MCH doit se conformer à des normes de sécurité choisies qui s'appliquent aux voitures de tourisme en ce qui a trait aux systèmes de retenue des occupants. Des systèmes de retenue des occupants sont requis pour empêcher l'occupant de frapper la structure du véhicule lors d'une collision. Le ministère exige donc que chaque place assise d'une MCH soit munie d'une ceinture de sécurité à trois points, que les ceintures de sécurité soient conformes à la NSVAC 209 et que les ancrages des ceintures de sécurité soient conformes aux exigences concernant la résistance de la NSVAC 210. D'autres normes de sécurité peuvent s'appliquer si le véhicule est muni de l'équipement spécifique visé par cette norme de sécurité. Par exemple, une MCH munie de serrures de porte doit se conformer à la NSVAC 206, Serrures de porte et composants de retenue de porte.

Finalement, dans le but d'améliorer la clarté du RSVA, la présente modification instaure également la sous-catégorie de la MVL. Les normes de sécurité qui s'appliquent présentement à la MVL demeurent les mêmes.

Tel que mentionné précédemment, la présente modification instaure aussi de nouvelles exigences concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les motocyclettes. Ces exigences sont celles prescrites soit dans la pratique recommandée SAE J1241 de la SAE intitulée « *Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles* », soit dans le Chapitre 6 de la Directive européenne 97/24/EC. Les deux ensembles d'exigences seront incorporés par renvoi dans la NSVAC 301.3. Ces normes exigent que les réservoirs à carburant des motocyclettes réussissent les essais relatifs aux fuites, à la pression, à l'exposition (réservoirs non métalliques) et à l'impact. Le ministère a effectué les essais de la SAE sur un circuit d'alimentation en carburant de motocyclette témoin (avec un réservoir métallique) et tous ont été un succès. Cependant, au cours du processus de sélection des essais, le ministère a appris que certains modèles de motocyclettes ne pourraient pas se conformer aux exigences de la SAE ou à celles de la Directive en raison de fuites de carburant excessives par le bouchon du réservoir.

Solutions de rechange – Motocyclettes

Avant de parachever la présente modification, le ministère a examiné deux solutions de rechange. Les solutions de rechange étaient le maintien du *statu quo* ou l'élargissement de la définition de motocyclette pour englober les motocyclettes dotées d'une structure aérienne.

La solution du maintien du *statu quo* a été rejetée parce que la présente définition de motocyclette peut prêter à interprétation. À l'heure actuelle, les véhicules qui comportent une structure qui passe au-dessus de l'habitacle pourraient être classifiés comme motocyclette ou comme voiture de tourisme. De tels véhicules ne pourraient probablement pas satisfaire aux exigences qui s'appliquent aux voitures de tourisme. Si ces véhicules étaient considérés comme des motocyclettes, la structure aérienne pourrait causer des blessures graves à un conducteur non retenu lors d'une collision.

Une structure aérienne peut représenter un danger important pour un conducteur lors d'une collision à moins qu'il ne soit solidement retenu par une ceinture. Pour cette raison, le ministère est d'avis que des ceintures de sécurité devraient être présentes dans de tels véhicules. Comme les ensembles de retenue des occupants ne conviennent pas à la motocyclette traditionnelle, une sous-catégorie de motocyclette clairement définie est requise pour s'assurer que les MCH sont équipées des ensembles de retenue des occupants qui sont nécessaires.

The alternative of expanding the definition of a motorcycle to include motorcycles with an overhead structure, similar to the U.S. definition, was rejected. Such a broad definition would allow the EMC to be imported into Canada without having to meet the additional safety standards needed to minimize the potential for occupant contact with the enclosure.

Benefits and Costs – Motorcycles

The addition of the subclass of EMCs and attendant safety standards is intended to address a new vehicle design not currently available in Canada. Given the absence of such vehicles in Canada, there is insufficient data to assess the benefits and costs of this amendment.

The addition of the EMC subclass gives manufacturers the opportunity to market vehicles that provide better occupant crash protection than the traditional motorcycle, but without having to comply with all of the safety standards applicable to the passenger car. This will provide manufacturers the option to meet attainable safety standards, and to market their product in Canada.

During the development of this regulatory amendment, the Department reviewed the injury statistics for motorcycles involved in collisions where there was a fire. Collision data revealed that in the years from 1988 to 1999 inclusive, fires or explosions were associated with 164 motorcycle collisions (an average of almost 14 per year). Of those, 98 were single motor vehicle collisions. Motorcycles are inherently unstable vehicles, and when they tip over they normally come to rest on one side. Fire can occur if the fuel escapes from the fuel reservoir or the fuel delivery system. Escaping fuel is of particular concern in respect of motorcycles, given the proximity of the fuel reservoir to hot engine components that could ignite fuel vapours. There is further concern that the escaping fuel could spray onto the motorcycle rider(s). Because of the risk of fire, reasonable safety systems should be in place to prevent fuel leakage.

As previously noted, the Department conducted the SAE tests on an example motorcycle metallic tank. While that tank successfully passed all of the requirements, the Department is aware of some models that would not pass the SAE requirements, or the European Directive, due to excessive fuel leakage through the fuel cap. Redesign of some models' fuel systems will be required to meet the new fuel system integrity safety standard CMVSS 301.3. This new testing requirement will improve the fuel system integrity of motorcycles and thus reduce the likelihood of fire-related injuries.

The testing to the SAE requirements was completed at a contractor's facility for a cost of less than \$16,000. Some manufacturers would be capable of completing this testing at their facilities at a significantly reduced cost. Manufacturers' models destined for the world market may already meet the necessary certification testing as the regulation will recognize either the SAE

La solution d'élargir la définition d'une motocyclette pour inclure les motocyclettes équipées d'une structure aérienne, semblable à la définition américaine, a été rejetée. Une définition si large permettrait aux MCH d'être importées au Canada sans devoir se conformer aux autres normes de sécurité nécessaires pour réduire au minimum la possibilité de contact de l'occupant avec la structure.

Avantages et coûts – Motocyclettes

L'ajout de la sous-catégorie de la MCH avec les normes de sécurité connexes est destiné à tenir compte d'une nouvelle conception de véhicule qui n'est présentement pas disponible au Canada. Compte tenu de l'absence de tels véhicules au Canada, il n'existe pas assez de données pour évaluer les avantages et les coûts de la présente modification.

L'ajout de la sous-catégorie de la MCH donnera aux fabricants la possibilité de commercialiser des véhicules qui assurent une meilleure protection aux occupants en cas de collision que la motocyclette traditionnelle, sans qu'ils aient à se conformer à toutes les normes de sécurité qui s'appliquent aux voitures de tourisme. Ceci donnera aux fabricants la chance de se conformer à toutes les normes de sécurité réalisables et de pouvoir commercialiser leur produit au Canada.

Au cours de l'élaboration de la présente modification, le ministre a examiné les statistiques sur les blessures pour les motocyclettes impliquées dans des collisions au cours desquelles il s'était produit un feu. Les données sur les collisions révèlent qu'au cours des années allant de 1988 à 1999 inclusivement, des feux ou des explosions étaient liés à 164 collisions mettant en cause des motocyclettes (une moyenne de presque 14 par année). Parmi ces collisions, 98 étaient des collisions mettant en cause un seul véhicule. Les motocyclettes sont essentiellement des véhicules instables, et lorsqu'elles basculent elles s'immobilisent normalement sur un côté. Un feu peut se déclarer si le carburant fuit du réservoir ou du circuit d'alimentation en carburant. Le carburant qui s'échappe est particulièrement préoccupant avec les motocyclettes, compte tenu de la proximité du réservoir à carburant et des composants à chaud du moteur qui peuvent allumer les vapeurs de carburant. On craint également que le carburant qui s'échappe puisse arroser le ou les occupants de la motocyclette. En raison des risques de feu, des dispositifs de sécurité judicieux devraient être en place pour empêcher les fuites de carburant.

Tel que mentionné précédemment, le ministre a effectué les essais SAE sur un réservoir métallique de motocyclette témoin. Bien que le réservoir se soit conformé à toutes les exigences d'essais, le ministre sait que certains modèles de motocyclettes ne seraient pas conformes aux exigences de la SAE en raison de fuites de carburant excessives par le bouchon du réservoir. Il sera nécessaire de revoir la conception de certains modèles de circuits d'alimentation en carburant pour se conformer à la nouvelle norme de sécurité qui porte sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, la NSVAC 301.3. Cette nouvelle exigence en matière d'essais améliorera l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des motocyclettes et réduira ainsi la possibilité de blessures résultant des feux.

Les essais au regard des exigences de la SAE ont été effectués à l'installation d'un contractant, à un coût de moins de 16 000 \$. Certains fabricants pourraient être capables d'effectuer ces essais à leurs installations à un coût sensiblement moindre. Les modèles des fabricants qui sont destinés au marché mondial peuvent déjà se conformer aux essais de certification qui sont nécessaires

recommended practice or the European Directive. The Department does not expect this amendment to cause a financial burden for motorcycle manufacturers.

This amendment is not expected to have any negative impact on the environment, and it may have a positive impact. The introduction of EMCs into the Canadian market may lead some Canadians to purchase an EMC in lieu of a passenger car. Should this be the case, there is a potential for reducing fuel consumption and the space devoted to vehicle parking.

Consultation

Notice of the Department's intention to make this amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 17, 2002, and a 75-day consultation period was allotted. In this pre-publication, the Department requested that commenters indicate their level of acceptance of a TWV class that would provide better occupant protection than a motorcycle, but less than a passenger car. The Department further encouraged comments on the costs, benefits and potential effects of this amendment.

In response to the comments received, the Department conducted further consultations with stakeholders to obtain their opinions on vehicle classification, definitions and technical details, including their views on how to deal with the vehicle stability and the fuel system integrity requirements. A summary of these comments follows.

Comments on vehicle classification and technical definitions

In the pre-publication of the amendment, it was proposed that the TWV class include separate subclasses for TRIs and three-wheeled passenger vehicles (TWPV). Lehman Trikes Inc. commented that the TRI should remain in the motorcycle class, with which it shares most safety standards.

The TRI shares many characteristics with the two-wheeled motorcycle and must therefore meet most motorcycle safety standards. Additional lighting and stability requirements are necessary to address those few characteristics that differ between the TRI and the two-wheeled motorcycle. Most other TWVs are required to meet a different set of safety standards that are a subset of the passenger car safety standards. Although both types of vehicle are designed to travel on three wheels, they share very few design characteristics. Given the origin of the TRI and the safety standards that apply, the Department agreed with Lehman Trikes Inc. that the TRI would be better served as a subclass of motorcycle. This was addressed by keeping the current criteria that a motorcycle is a vehicle that "is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground".

With respect to the proposed subclass of TWPV, the Quebec government suggested that the name be changed because the term "passenger vehicle" might imply that this vehicle has complied

comme le règlement reconnaîtra la pratique recommandée de la SAE ou la Directive européenne. Le ministère ne prévoit pas que la présente modification impose un fardeau financier aux fabricants de motocyclettes.

La présente modification ne devrait pas avoir de répercussions négatives sur l'environnement et pourrait avoir un impact positif. L'introduction des MCH sur le marché canadien pourrait conduire certains canadiens à acheter une MCH plutôt qu'une voiture de tourisme. Si c'était le cas, il existe un potentiel de réduire la consommation de carburant et l'espace consacré au stationnement des véhicules.

Consultations

L'avis de l'intention du ministère de procéder à la présente modification a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 17 août 2002 et une période de consultation de 75 jours a été accordée. Dans cette publication préalable, le ministère demandait que les parties intéressées indiquent leur niveau d'acceptation à l'égard d'une catégorie de VTR qui fournirait une meilleure protection aux occupants que celle offerte par une motocyclette mais moindre que celle offerte par une voiture de tourisme. Le ministère avait de plus encouragé la présentation d'observations sur les avantages, les coûts et les répercussions potentielles de la présente modification.

En réponse aux observations reçues, le ministère a effectué d'autres consultations avec les parties intéressées en vue d'obtenir leur avis sur la classification des véhicules, les définitions et les détails techniques, y compris leur avis sur la manière de traiter des exigences concernant la stabilité du véhicule et l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant. Un résumé de ces observations est présenté ci-dessous.

Observations sur la classification des véhicules et les définitions techniques

Dans la publication préalable de la modification, il était proposé que la catégorie de VTR renferme des sous-catégories distinctes pour les TRI et les véhicules de tourisme à trois roues (VTTR). Lehman Trikes Inc. a indiqué que le TRI devrait demeurer dans la catégorie de la motocyclette avec laquelle il partage la plupart de normes de sécurité.

Le TRI a plusieurs des caractéristiques de la motocyclette conçue pour rouler sur deux roues et doit donc se conformer à la plupart des normes de sécurité qui s'appliquent aux motocyclettes. Des exigences supplémentaires sont nécessaires en matière d'éclairage et de stabilité pour tenir compte de ces quelques caractéristiques qui rendent le TRI différent de la motocyclette conçue pour rouler sur deux roues. La plupart des autres VTR doivent se conformer à un ensemble de normes de sécurité différent qui sont un sous-ensemble des normes de sécurité pour les voitures de tourisme. Bien que ces deux types de véhicules soient conçus pour rouler sur trois roues, ils partagent très peu de caractéristiques de conception. Compte tenu de l'origine du TRI et des normes de sécurité qui s'appliquent, le ministère convient avec Lehman Trikes Inc. que le TRI serait mieux servi dans une sous-catégorie de la motocyclette. Ceci a été fait en conservant les présents critères qu'une motocyclette est un véhicule qui « est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol ».

En ce qui a trait à la sous-catégorie proposée pour les VTTR, le gouvernement du Québec a suggéré que le nom soit changé parce que le terme « véhicule de tourisme » pourrait impliquer que ce

with the more stringent safety standards that are applicable to a passenger car. As a result of reclassifying TRIs as a subclass of motorcycle, there was no longer a need for subclasses of TWVs. Therefore, vehicles previously classified in the proposed amendment as TWPVs are reclassified as TWVs, and the TWV class has no related subclasses.

The proposed subclass of TRI was restricted to vehicles designed specifically with two wheels at the rear. Bombardier commented that the criteria should also include vehicles with two wheels at the front. In harmony with Europe and Australia, and given the vehicle stability safety standard introduced herein, the Department broadened the criteria of TRIs to include vehicles designed with either two wheels at the front or two wheels at the rear. With this change, the general criterion that a motorcycle has "steering handlebars that are completely constrained from rotating in relation to the axle of only one wheel in contact with the ground" no longer applies to TRIs. Therefore, this criterion has been made applicable only to the other motorcycle subclasses. This steering criterion will continue to apply to the subclasses of MC, EMC and LSV until a need to do otherwise is established.

The Ontario government expressed the concern that the proposed TWV class and subclasses would cause confusion with licensing requirements for vehicle subclasses for each of the provinces and territories, and when transporting or driving these vehicles across the U.S. border. With the reclassification noted above, the Department believes this confusion will be alleviated.

The company Feel Good Cars Inc. commented that the Department should allow for an additional class of vehicle to address lightweight vehicles having four wheels. Such vehicles are operated in Europe and are classified as quadricycles, having maximum engine power limitations of 15 kW and a maximum unladen mass of 400 kg. The company suggested that in order to meet the proposed standard, manufacturers of small four-wheeled vehicles might make modifications to transform their product to travel on three wheels, thereby compromising the stability afforded by the four-wheel design.

The introduction of a new four-wheeled vehicle class does not fit within the scope of this amendment. The European quadricycle can be driven at speeds well above 100 km/h while utilizing less than the 15 kW power limitation. Given the possible vehicle speeds, the Department feels that such vehicles should be classified as passenger cars and be subject to the associated safety standards. Alternatively, the Department has the low-speed vehicle (LSV) class, which addresses vehicles that are designed to travel on four wheels, are powered by an electric motor, produce no emissions and have a maximum attainable speed of 40 km/h. LSVs are subject to additional basic equipment requirements but are not burdened with the stringent safety standards applicable to passenger cars.

With the introduction of the EMC, one commenter requested that the Department consider a class for enclosed motor tricycles. The Department is not aware of any such vehicle design and chooses to keep this suggestion for future consideration. In the meantime, the Department will monitor the safety record of the new vehicle classes and subclasses described herein. The

véhicule devrait se conformer aux normes de sécurité plus strictes qui s'appliquent à une voiture de tourisme. À la suite de la reclassification des TRI comme sous-catégorie de la motocyclette, les sous-catégories de VTR n'étaient plus requises. En conséquence, les véhicules classifiés précédemment dans le projet de règlement comme VTTR sont reclassifiés comme VTR et la catégorie du VTR n'est liée à aucune sous-catégorie.

La sous-catégorie proposée pour le TRI était restreinte aux véhicules expressément conçus pour rouler sur deux roues à l'arrière. Bombardier a fait savoir que ces critères devraient également englober les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant. En harmonie avec l'Europe et l'Australie et compte tenu de la norme de sécurité sur la stabilité instaurée par la présente modification, le ministère a élargi les critères pour englober les véhicules conçus pour rouler sur deux roues à l'avant ou deux roues à l'arrière. Avec ce changement, le critère général selon lequel une motocyclette « a un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol » ne s'applique plus aux TRI. Ce critère n'est applicable qu'aux autres sous-catégories de motocyclette. Ce critère sur le guidon continuera à s'appliquer aux sous-catégories des MC, MCH et MVL jusqu'à ce qu'un besoin soit défini.

Le gouvernement de l'Ontario a exprimé des craintes que la catégorie et les sous-catégories proposées sèment la confusion en ce qui concerne les exigences en matière d'immatriculation pour les sous-catégories de véhicules dans chaque province et territoire et lors du transport ou de la conduite des véhicules en traversant la frontière américaine. Grâce à la reclassification mentionnée ci-dessus, le ministère croit que cette confusion sera évitée.

La compagnie Feel Good Cars Inc. a fait savoir que le ministère devrait prévoir une autre catégorie de véhicules pour tenir compte des véhicules légers qui ont quatre roues. De tels véhicules sont exploités en Europe et ils sont classifiés comme quadricycles, ayant des limites maximales de puissance motrice de 15 kW et une masse maximale sans charge de 400 kg. La compagnie a suggéré, qu'afin de satisfaire à la norme proposée, les fabricants de petits véhicules à quatre roues pourraient faire des modifications pour transformer leur produit pour rouler sur trois roues, compromettant par conséquent la stabilité assurée par les véhicules à quatre roues.

L'instauration d'une nouvelle catégorie de véhicules à quatre roues est hors de la portée de la présente modification. Le quadricycle européen peut être conduit des vitesses bien au-dessus de 100 km/h tout en utilisant moins de 15 kW de limite de puissance. Compte tenu des vitesses possibles du véhicule, le ministère est d'avis que de tels véhicules devraient être classifiés comme voitures de tourisme et être assujettis aux normes connexes. D'un autre côté, le ministère a la catégorie des véhicules à basse vitesse (VBV), qui traite des véhicules qui sont conçus pour rouler sur quatre roues, qui sont propulsés par un moteur électrique, qui ne produisent pas d'émissions et qui ont une vitesse maximale réalisable de 40 km/h. Les VBV sont assujettis à d'autres exigences de base concernant l'équipement mais ils ne sont pas soumis aux normes de sécurité strictes qui s'appliquent aux voitures de tourisme.

Avec l'introduction de la MCH, un commentaire présenté demandait que le ministère envisage une catégorie pour les tricycles à moteur à habitacle fermé. Le ministère ne connaît pas l'existence de tels véhicules et choisit de retenir cette suggestion pour considération ultérieure. Entre-temps, le ministère surveillera la fiche de sécurité des nouvelles catégories de véhicules

experience and data gained will lead to better safety standards for future vehicle classes.

Comments on the new vehicle stability requirement (CMVSS 505)

Lehman Trikes Inc. commented that the proposed vehicle static stability requirement for TRIs was too stringent. The Department conducted stability tests on a TRI supplied by Lehman and found that the vehicle would require significant modification to meet the proposed static requirement.

TWVs built on a motorcycle chassis have been operated for 20 or more years on Canadian roadways, classified as a motorcycle. There was a stability issue with the off-road all-terrain three-wheeled motorcycles many years ago; however, the Department is not aware of such an issue with the three-wheeled motorcycles designed for on-road use. Given the absence of a vehicle stability issue and as a result of the comparison tests conducted by the Department, the Australian criteria were revised slightly. All vehicles designed to travel on three wheels must now meet the same criteria, whether they are designed with two wheels at the front or two wheels at the rear. The TRI that was tested will still require adjustments to meet the revised stability criteria; however, the Department expects that these will be minor.

Lehman Trikes Inc. also indicated that a dynamic test would be best suited to measure the stability performance of a vehicle. Similarly, Harley-Davidson requested that the static stability requirement be deleted from the MVSR, commenting that this was design restrictive and the MVSR should be performance oriented. They provided an example of a prototype TWV with an articulated chassis, which combined the beneficial lean aspects of the motorcycle to assist with steering manoeuvres. The Department is aware of other such vehicles; however, the Department is unaware of a suitable alternative and neither Harley-Davidson nor Lehman Trikes Inc. were able to offer an alternative to the proposed static stability requirement.

The static stability requirement would not take into account vehicle designs that incorporate the leaning characteristics of a two-wheeled motorcycle in steering manoeuvres. The Department recognizes the benefits of such leaning characteristics and, therefore, TRIs designed to lean need not meet the static stability requirement. The Department will continue to review and assess requirements for a dynamic stability option. When such an alternative is proven effective or if a need is identified, the Department will not hesitate to amend the existing standard. For all other vehicles designed to travel on three wheels, the Department believes that it is necessary to have a stability requirement in place to assure a minimum level of safety for the vehicle operators, and is therefore maintaining the requirement within this amendment.

Based on past experience with TWVs and TRIs, the Société de l'assurance automobile du Québec requested that limits be set to address front to rear weight distribution requirements. Vehicles that are too light or too heavy at either end can cause loss of vehicle control while braking, accelerating or steering, or while travelling on sloped roadways. Based on existing vehicle designs, the

décrites dans le présent document. L'expérience et les données acquises conduiront à de meilleures normes pour les futures catégories de véhicules.

Observations sur la nouvelle exigence concernant la stabilité du véhicule (NSVAC 505)

Lehman Trikes Inc. a fait savoir que l'exigence proposée en ce qui concerne la stabilité statique du véhicule pour les TRI était trop stricte. Le ministère a effectué des essais de stabilité sur un TRI fourni par Lehman et a trouvé que le véhicule exigerait une modification importante pour se conformer à l'exigence proposée en matière de stabilité statique.

Des VTR fabriqués sur un châssis de motocyclette ont été exploités depuis quelque 20 ans ou plus sur les routes canadiennes, classifiés comme motocyclette. Il y avait un problème de stabilité avec les motocyclettes tout-terrain conçues pour rouler hors-route il y a plusieurs années; toutefois, le ministère n'est pas au courant d'un tel problème avec les motocyclettes à trois roues conçues pour rouler sur la route. Compte tenu de l'absence de problème de stabilité et à la suite d'essais de comparaison effectués par le ministère, les critères australiens ont été quelque peu révisés. Tous les véhicules conçus pour rouler sur trois roues doivent se conformer aux mêmes critères, qu'ils soient conçus avec deux roues à l'avant ou deux roues à l'arrière. Le TRI qui a été mis à l'essai exigera des ajustements pour se conformer aux critères de stabilité révisés; toutefois, le ministère prévoit qu'ils seront mineurs.

Lehman Trikes Inc. a aussi indiqué qu'un essai dynamique serait le meilleur essai pour mesurer le rendement d'un véhicule en matière de stabilité. De même, Harley-Davidson a demandé que l'exigence concernant la stabilité statique soit éliminée du RSVA, faisant savoir que c'était très restrictif sur le plan de la conception et que le RSVA devrait être axé sur la performance. La compagnie a fourni un exemple d'un prototype de VTR doté d'un châssis articulé, qui fournit les aspects bénéfiques de l'inclinaison de la motocyclette pour aider aux manoeuvres de direction. Le ministère connaît l'existence de tels véhicules; toutefois, le ministère ne connaît pas de solution de rechange et ni Harley-Davidson ni Lehman Trikes Inc. n'ont pu offrir de solutions de rechange pour l'exigence proposée en matière de stabilité statique.

L'exigence en matière de stabilité statique ne tiendrait pas compte des véhicules qui incorporent les caractéristiques d'inclinaison d'une motocyclette à deux roues pour aider aux manoeuvres de direction. Le ministère reconnaît les avantages de telles caractéristiques d'inclinaison et donc les TRI conçus pour l'inclinaison n'ont pas à se conformer à l'exigence sur la stabilité statique. Le ministère continuera à examiner et à évaluer les exigences en matière de solution de rechange pour la stabilité dynamique. Lorsqu'une telle solution s'avérera efficace ou si un besoin est défini, le ministère n'hésitera pas à modifier la norme en vigueur. Pour tous les autres véhicules conçus pour rouler sur trois roues, le ministère est d'avis qu'il est nécessaire d'avoir en place une exigence en matière de stabilité pour assurer un niveau minimum de sécurité aux conducteurs des véhicules; et il maintient donc l'exigence dans la présente modification.

En raison de l'expérience passée avec les VTR et les TRI, la Société de l'assurance automobile du Québec a demandé que des limites soient fixées pour tenir compte des exigences de répartition du poids de l'avant à l'arrière. Les véhicules qui sont trop légers ou trop lourds à un bout ou à l'autre peuvent faire perdre le contrôle du véhicule lors du freinage, de l'accélération ou du

Department has agreed to implement such a requirement, such that between 25 and 70 percent of the total loaded vehicle weight must be located on the vehicle's front wheel(s).

The proposed test procedures for assessing vehicle stability require the presence of an occupant at every front outboard seating position, with the centre of mass located within a specific distance of the seating H-point. During the evaluation of the criteria, the Department observed that it was unrealistic to require determination of the seating H-point for seats that occupants must straddle (i.e., TRIs). Therefore, the alternative of utilizing a 50th-percentile adult male anthropomorphic test device (ATD) was added.

Also as a result of comments, the position of adjustable seats has been specified for the determination of the loaded weight and location of the centre of mass of a TWV or a TRI.

Comments on the new fuel system integrity requirement (CMVSS 301.3)

The Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC) repeated concerns expressed in an earlier correspondence, dated June 13, 2002, that a fuel system integrity requirement for motorcycles would provide no foreseeable safety benefits to consumers. The MMIC and Harley-Davidson also stated that SAE Recommended Practice J1241, "Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles" is not suitable for such a safety standard.

The Department believes that it is extremely important that fuel be contained in the tank during and after a collision, and expects that the cost of completing the fuel system integrity testing should not overburden manufacturers. As a result of comments received from the motorcycle industry, and given the fact that the European Union performance requirements align closely with the SAE requirements, the Department has included European Directive 97/24/EC, "Fuel Tanks of Two and Three-Wheel Motor Vehicles" as an alternative to SAE J1241.

Despite contesting the safety benefits, the MMIC and Harley-Davidson were agreeable to the new fuel system integrity standard provided the alternative of complying with the European Directive is offered.

Comment regarding electrolyte spillage

The Ontario government expressed concern at the absence of safety standards addressing the possible hazards related to the power supply of electric-powered vehicles. The Department agrees that a requirement would be beneficial, and has modified the proposal such that TWVs be required to meet the frontal barrier crash portion of CMVSS 305 Electrolyte Spillage and Electrical Shock Protection. These vehicles are exempt from the rear and side impact tests of CMVSS 305. Requiring TWVs to comply with only part of CMVSS 305 enables manufacturers to assure compliance without substantial extra testing costs, as this requirement can be verified during the same frontal crash test required by CMVSS 204.

braquage ou lors de la conduite sur des routes en pente. En se fondant sur les conceptions de véhicules existantes, le ministère a accepté de mettre une telle exigence en application, de sorte qu'entre 25 et 70 p. 100 du poids total du véhicule en charge doit se retrouver sur la roue ou les roues avant du véhicule.

Les procédures d'essai proposées pour évaluer la stabilité des véhicules exigeaient la présence d'un occupant à chaque place assise extérieure de l'avant, avec le centre de masse placé dans les limites d'une distance spécifiée du point de référence de position assise H. Au cours de l'évaluation des critères, le ministère a constaté qu'il n'était pas réaliste d'exiger la détermination du point de référence de position assise H pour les sièges que les occupants doivent enfourcher (c.-à-d., les TRI). En conséquence, la solution de rechange consistant à utiliser un dispositif anthropomorphe d'essai (DAE) de sexe masculin du 50^e percentile a été ajoutée.

Aussi à la suite d'observations, la position des sièges réglables a été précisée pour la détermination du poids en charge et l'emplacement du centre de masse d'un VTR ou d'un TRI.

Observations sur la nouvelle exigence concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant (NSVAC 301.3)

Le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (le Conseil) a répété les craintes exprimées dans une lettre antérieure, en date du 13 juin 2002, que l'exigence concernant l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant pour les motocyclette ne fournirait aucun avantage prévisible du point de vue de la sécurité pour les consommateurs. Le Conseil et Harley-Davidson ont aussi affirmé que la Pratique recommandée J1241 de la SAE, « *Fuel and Lubricant Tanks for Motorcycles* », ne convenait pas pour une telle norme de sécurité.

Le ministère considère qu'il est extrêmement important que le carburant demeure dans le réservoir au cours d'une collision et après, et il s'attend à ce que le coût de la mise à l'essai de l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant ne surcharge pas les fabricants. À la suite des observations reçues de la part de l'industrie de la motocyclette et compte tenu du fait que les exigences en matière de rendement de l'Union européenne sont alignées avec celles de la SAE, le ministère a inclus la Directive européenne 97/24/EC, « *Réservoirs à carburant pour véhicules à moteur à deux ou trois roues* », comme solution de rechange à la SAE J1241.

Malgré qu'ils aient mis en doute les avantages du point de vue de la sécurité, le Conseil et Harley-Davidson étaient favorables à la nouvelle norme de sécurité sur l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, à condition que l'option de pouvoir se conformer à la Directive européenne soit offerte.

Observations concernant le déversement d'électrolyte

Le gouvernement de l'Ontario a exprimé des préoccupations au sujet de l'absence de normes de sécurité traitant des dangers possibles liés à la source d'énergie des véhicules alimentés à l'électricité. Le ministère convient qu'une exigence serait bénéfique et a modifié la proposition de manière à ce que les VTR se conforment à la partie qui traite de l'essai de collision frontale contre une barrière de la NSVAC 305, Déversement d'électrolyte et protection contre les chocs électriques. Ces véhicules sont exemptés des essais de collision arrière et latérale de la NSVAC 305. Le fait de n'exiger la conformité qu'à une partie de la NSVAC 305 permet aux fabricants d'assurer la conformité sans coûts supplémentaires importants pour les essais, puisque la

Comment on vehicle lighting (CMVSS 108)

The Department was asked to review the lighting requirements for the TRI and TWV in order to address the special needs for such vehicles. As is the case for any vehicle, lighting requirements are intended to enhance operator night vision and to increase vehicle conspicuity for other road users.

The proposed lighting standard for the TRI was the same as for motorcycles, consistent with past practices. The Department recognizes that the wider body of the TRI may accommodate wider headlamp spacing and, therefore, has provided the alternative of allowing TRIs to meet the passenger car requirement for the horizontal installation location of headlamps.

In further recognition of the wider body of the TRI, the Department is requiring lighting to outline the vehicle's width. This conspicuity lighting is an important vehicle safety feature that is particularly useful for vehicles travelling at night or under reduced visibility conditions. If the overall vehicle width is not illuminated, a pedestrian, cyclist or other vehicle driver could inadvertently pass too close, resulting in a collision. To help prevent such an event, the Department requires the installation of front parking lamps, tail lamps and rear stop lamps on TRIs, located as specified for passenger cars. This is consistent with the European requirements for front and rear position lamps for TRIs.

With respect to the headlamp installation height requirements on TWVs and TRIs, it is imperative that all headlamps be installed not less than 559 mm (22 inches) and not more than 1,372 mm (54 inches) above the road surface, to assure sufficient forward visibility without blinding oncoming vehicles. Therefore, the Department maintains the height requirement prescribed in CMVSS 108.

Comments dealing with the vehicle windshield

The Quebec government requested that the windshield defrosting and defogging requirements, CMVSS 103, not be applicable to TWVs, claiming that these requirements may lead manufacturers to design vehicles without windshields. It is the Department's position that the absence of such a standard could make matters worse, as drivers would likely attempt to operate their vehicle when only a small area of frosted windshield had cleared, thus endangering themselves and other road users. The Department believes that the defrost and defog requirements are essential to the safety of all road users and keeps this requirement for TWVs equipped with a windshield.

One commenter requested that CMVSS 103 Windshield Defrosting and Defogging, CMVSS 104 Windshield Wiping and Washing System, and CMVSS 212 Windshield Mounting be applicable to vehicles with full windshields only, and that vehicles with windshields that end below the driver's line of sight be required to meet only CMVSS 212. It would be impractical to base these requirements on the height of the windshield, as driver eye heights vary significantly. TWVs remain exempt from CMVSS 212, consistent with the present Australian Design

conformité à cette exigence peut être vérifiée au cours de l'essai de collision frontale requis par la NSVAC 204.

Observations concernant l'éclairage du véhicule (NSVAC 108)

On a demandé au ministère de revoir les exigences en matière d'éclairage pour les TRI et les VTR afin de tenir compte des besoins spéciaux de ces véhicules. Comme c'est le cas pour tout véhicule, les exigences en matière d'éclairage visent à améliorer la vision nocturne du conducteur et à accroître la perceptibilité du véhicule pour les autres usagers de la route.

La réglementation proposée en matière d'éclairage pour les TRI était la même que pour les motocyclettes, conformes aux pratiques passées. Le ministère reconnaît que la carrosserie plus large du TRI peut permettre un espacement plus important des projecteurs et a donc prévu la solution de rechange de permettre aux TRI de se conformer à l'exigence pour les voitures de tourisme concernant l'emplacement horizontal des projecteurs.

De plus, le ministère exige l'éclairage pour souligner la largeur du véhicule. Cet éclairage est un important dispositif de sécurité d'un véhicule qui est particulièrement utile pour les véhicules qui se déplacent la nuit ou dans des conditions de visibilité réduite. Si l'ensemble du véhicule n'est pas éclairé, un piéton, un cycliste ou le conducteur d'un autre véhicule pourrait par inadvertance passer trop près, entraînant une collision. Pour aider à prévenir une telle situation, le ministère exige l'installation de feux de stationnement avant, de feux arrière et de feux de freinage arrière sur les TRI, placés tel que précisé pour les voitures de tourisme. Ceci est conforme aux exigences européennes dans le cas des feux de position avant et arrière qui s'appliquent aux TRI.

En ce qui a trait aux exigences concernant la hauteur d'installation des projecteurs sur les VTR et les TRI, il est impératif que tous les projecteurs soient installés à au moins de 559 mm (22 pouces) et à au plus 1 372 mm (54 pouces) au-dessus de la surface de la route, pour assurer une visibilité suffisante à l'avant sans aveugler les conducteurs des véhicules qui viennent en sens inverse. En conséquence, le ministère maintient l'exigence concernant la hauteur prescrite dans la NSVAC 108.

Observations concernant le pare-brise du véhicule

Le gouvernement du Québec a demandé que les exigences en matière de dégivrage et de désembuage du pare-brise, prévues dans la NSVAC 103, ne s'appliquent pas aux VTR, alléguant que ces exigences pourraient amener les fabricants à concevoir des véhicules sans pare-brise. Le ministère est d'avis que l'absence d'une telle réglementation pourrait rendre les choses pires, puisque les conducteurs pourraient tenter de conduire leur véhicule avec seulement un petit espace dégagé, mettant donc en danger eux-mêmes et les autres usagers de la route. Le ministère croit que les exigences en matière de dégivrage et de désembuage sont essentielles pour la sécurité des usagers de la route et maintient cette exigence que les VTR soient équipés d'un pare-brise.

Dans un commentaire, on demandait que la NSVAC 103, Dégivrage et désembuage du pare-brise, la NSVAC 104, Système essuie-glace et lave-glace, et la NSVAC 212, Cadre de pare-brise, ne s'appliquent qu'aux véhicules équipés d'un pare-brise complet, et que les véhicules dont le pare-brise s'arrête en dessous de la ligne de vision du conducteur se conforment uniquement à la NSVAC 212. Il ne serait pas réalisable de fonder ces exigences sur la hauteur du pare-brise, puisque la hauteur des yeux du conducteur varie de manière importante. Les VTR demeurent

Rules. The Department will monitor the safety record of these vehicles and will bring changes to the safety standards if a need is identified.

Comments specific to the three-wheeled vehicle class

The Ontario government expressed a concern that there may be a potential increase in fatalities because the TWV class does not have the same crash protection requirements as other types of vehicles. Although the applicable safety standards are not as stringent as for passenger cars, the Canadian safety standards as published far exceed the U.S. safety requirements for similar vehicles and, in some cases, surpass the safety regulations in Europe and Australia. TWVs are currently being operated in Canada in their provinces of manufacture. It is the Department's position that the TWV should meet minimum safety standards to assure a certain level of safety for the vehicle occupants, as well as for other road users.

The Ontario government further noted that there will be confusion over emission standards and that the TWV will have potentially inadequate emission controls. Through the *Canadian Environmental Protection Act*, Environment Canada governs the emissions of two- and three-wheeled vehicles based on curb weight, utilizing an entirely separate vehicle classification system. In the eyes of Environment Canada, most TWVs will be classified as motorcycles and will have to meet the related emissions requirement.

Finally, one commenter provided the opinions that, for TWVs:

- four- and five-point seat belts should be considered;
- the manufacturer should have the option of imposing occupant restrictions, through the use of labelling, to prohibit the transport of passengers who require the use of a child seat or booster seat in order to exempt these vehicles from having to comply with the associated standards (CMVSS 210.1 and 210.2);
- the bumper requirement should apply (CMVSS 215); and
- the roof intrusion requirement should apply (CMVSS 216).

The Department considered all of these points. As indicated earlier, the Department based this amendment on Australian regulations and, in some areas, those regulations and the European safety regulations were exceeded.

At present, neither the United States nor Canada provides the alternative of four- and five-point seat belts as occupant restraint systems in passenger cars. These forms of restraint are still under development and will be considered as alternatives after the benefit of their use is proven. In the meantime, the three-point seat belt is required equipment on TWVs.

exemptés de la NSVAC 212, conformément aux présentes règles de conception australiennes. Le ministère surveillera la fiche de sécurité de ces véhicules et apportera des changements à la réglementation, si nécessaire.

Observations spécifiques à la catégorie de véhicule à trois roues

Le gouvernement de l'Ontario s'est dit préoccupé du fait qu'il pourrait y avoir une augmentation du nombre de pertes de vie parce que la catégorie du VTR n'a pas les mêmes exigences en matière de protection lors d'une collision que les autres types de véhicule. Bien que les normes de sécurité qui s'appliquent ne soient pas aussi strictes que dans le cas des voitures de tourisme, les normes de sécurité canadiennes telles que publiées dépassent de loin les exigences de sécurité américaines pour des véhicules semblables et dans certains cas, elles surpassent les réglementations européenne et australienne. Les VTR sont présentement en usage au Canada dans leur province de fabrication. Le ministère est d'avis que les VTR doivent se conformer à un minimum d'exigences en matière de sécurité afin d'assurer un certain niveau de sécurité aux occupants du véhicule, ainsi qu'aux autres usagers de la route.

Le gouvernement de l'Ontario a de plus fait remarquer qu'il y aura de la confusion au sujet des normes d'émission et que les VTR auront probablement des dispositifs de contrôle des émissions inadéquats. Par le biais de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, Environnement Canada régit les émissions des véhicules à deux roues et à trois roues en fonction du poids à vide, en se servant d'un système de classification des véhicules entièrement différent. Aux yeux d'Environnement Canada, la plupart des VTR seront classifiés comme motocyclistes et ils devront se conformer à l'exigence connexe sur les émissions.

Finalement, un commentaire était d'avis que, pour les VTR :

- des ceintures de sécurité à quatre points et à cinq points devraient être envisagées;
- le fabricant devrait pouvoir imposer des restrictions aux occupants par l'utilisation d'étiquettes, interdire le transport de passagers qui ont besoin d'un siège d'enfant ou d'un coussin d'appoint afin d'exempter ces véhicules d'avoir à se conformer aux normes connexes (NSVAC 210.1 et 210.2);
- l'exigence concernant le pare-chocs devrait s'appliquer (NSVAC 215);
- l'exigence concernant la résistance du pavillon à la pénétration devrait s'appliquer (NSVAC 216).

Le ministère a pris tous ces points en considération. Tel qu'indiqué plus tôt, le ministère a fondé la présente modification sur la réglementation australienne et, dans certains domaines, ces exigences de sécurité et les exigences européennes ont été dépassées.

À l'heure actuelle, ni les États-Unis ni le Canada ne prévoient la solution de rechange des ceintures à quatre points et à cinq points comme systèmes de retenue des occupants dans les voitures de tourisme. Ces formes de retenue sont encore en cours de développement et elles seront considérées comme solution de rechange après que l'avantage de leur utilisation sera prouvé. Entre-temps, la ceinture à trois points sera l'équipement requis pour les VTR.

The comment about giving the manufacturer the power to restrict passenger use based on passenger size would be impractical and difficult to enforce and, therefore, the requirement to meet CMVSS 210.1 and CMVSS 210.2 remains.

The Department was asked to apply the bumper standard in order to improve occupant protection and the ability to meet CMVSS 204 Steering Column Rearward Displacement. The bumper plays a negligible role in absorbing impact energy on modern passenger cars. Energy absorption is accomplished by the deformation of the vehicle structure. The bumper standard, CMVSS 215, includes performance requirements to assure that basic vehicle systems such as lighting, braking and steering remain operational after an 8 km/h impact. The bumper standard is not designed to assure occupant protection. Similarly, the installation of a bumper will not necessarily improve the performance of a vehicle when tested to CMVSS 204. In harmony with Australia and Europe, the bumper requirement does not apply to TWVs.

Finally, neither Australia nor Europe has a roof intrusion requirement for TWVs. While the Canadian CMVSS 216 is applicable to all passenger cars except convertibles, that standard would require significant modification if it were to apply to the unique requirements and design of the TWV. In harmonization with the referenced international regulations, the TWV remains exempt from a roof intrusion requirement. The Department will continue to review the safety record of this new vehicle class, and will address additional safety standards when a need has been defined.

Comments specific to the subclass of enclosed motorcycles

The European Union requested that the Department clarify whether a two-point lap belt or a three-point seat belt would be required for the EMC. The three-point pelvic and upper torso restraint offers superior occupant protection to the two-point pelvic restraint. It can reduce the severity of abdominal injury that can result from an out-of-position lap belt (i.e., a lap belt located across the abdomen as opposed to across the pelvis), and the additional torso restraint will prevent upper body contact with the interior vehicle structure. Given these benefits, the Department requires the installation of three-point seat belts at all seating positions on enclosed motorcycles.

The provinces and territories were consulted with respect to helmet use for the riders of the proposed subclass of EMC. The decision was unanimous that all jurisdictions would still require riders of EMC to wear a helmet, regardless of seat belt usage on such vehicles.

Comments specific to the motorcycle class

With a view to making the motorcycle classification definition less restrictive, the Department was asked to remove the minimum seat height criterion. This requirement is unique to Canada. Its purpose is to provide the motorcycle operator with a minimum forward line of sight while also increasing the visibility of the motorcycle and operator to other road users. This provides the operator with more information on the traffic conditions that lie

Le commentaire concernant le fait d'accorder le pouvoir de restreindre l'utilisation par les passagers en fonction de leur taille serait difficile à mettre en application et cette mesure serait peu réaliste et, en conséquence, l'exigence de se conformer aux NSVAC 210.1 et 210.2 demeure.

On a demandé au ministère d'appliquer la réglementation concernant les pare-chocs afin d'améliorer la protection des occupants et la capacité de se conformer à la NSVAC 204, Recul de la colonne de direction. Le pare-chocs joue un rôle peu important dans l'absorption de l'énergie de l'impact sur les voitures de tourisme modernes. L'absorption d'énergie se fait par la déformation de la structure du véhicule. La norme qui porte sur les pare-chocs, la NSVAC 215, renferme des exigences sur le rendement afin d'assurer que les systèmes de base des véhicules, comme l'éclairage, le freinage et la direction demeurent fonctionnels après un impact à 8 km/h. La norme sur les pare-chocs n'est pas conçue pour assurer la protection des occupants. De même, l'installation d'un pare-chocs n'améliorera pas nécessairement le rendement d'un véhicule lors de la mise à l'essai au regard de la NSVAC 204. En harmonie avec l'Australie et l'Europe, l'exigence sur les pare-chocs ne s'applique pas aux VTR.

Finalement, ni l'Australie ni l'Europe n'ont d'exigence sur la résistance du pavillon à la pénétration pour les VTR. Bien que la NSVAC 216 s'applique à toutes les voitures de tourisme, sauf les décapotables, cette norme exigerait une modification importante pour être applicable aux exigences et à la conception uniques des VTR. En harmonisation avec les réglementations internationales citées, le VTR demeure exempté de l'exigence sur la résistance à la pénétration du pavillon. Le ministère continuera de surveiller la fiche de sécurité de cette nouvelle catégorie de véhicules et élaborera des exigences supplémentaires de sécurité, lorsqu'un besoin sera défini.

Observations spécifiques à la sous-catégorie de la motocyclette à habitacle fermé

L'Union européenne a demandé que le ministère précise si une ceinture de sécurité à deux points ou à trois points sera requise pour la MCH. L'ensemble de retenue à trois points sous-abdominal et baudrier offre aux occupants une protection supérieure à celle offerte par l'ensemble à deux points sous-abdominal. Il peut réduire la gravité des blessures à l'abdomen qui peuvent survenir si la ceinture sous-abdominale est mal placée (c.-à-d., placée sur l'abdomen plutôt que sur le bassin), et la ceinture-baudrier supplémentaire prévient le contact du haut du torse avec l'intérieur de la structure du véhicule. Compte tenu de ces avantages, le ministère exige l'installation de ceintures de sécurité à trois points à toutes les places assises des motocyclettes à habitacle fermé.

Les provinces et les territoires ont été consultés au sujet du port du casque pour les conducteurs de la sous-catégorie proposée des MCH. La décision a été unanime, toutes les administrations exigeront que les conducteurs des MCH portent un casque, peu importe le port de la ceinture de sécurité dans de tels véhicules.

Observations spécifiques à la catégorie de la motocyclette

En vue de rendre la définition de la catégorie de motocyclette moins restrictive, on a demandé au ministère d'éliminer le critère sur la hauteur du siège. Cette exigence est unique au Canada. Elle vise à fournir au conducteur de la motocyclette une ligne de vision minimale vers l'avant tout en augmentant la visibilité pour les autres usagers de la route de la motocyclette et du conducteur. Ceci fournit au conducteur plus de renseignements sur les

ahead, which enables quicker and more informed operator reactions, resulting in fewer vehicle crashes, injuries and fatalities. The minimum seat height criterion remains, as the Department believes that it significantly increases operator safety.

Harley-Davidson commented that the steering handlebars criterion within the motorcycle definition would also be design restrictive and should be deleted. This criterion is deleted from the definition of the subclass of TRIs since a need has been demonstrated and changes to the applicable proposed safety standards have been made. The Department will make changes to the remaining vehicle subclass definitions and attendant safety standards when a need is demonstrated.

The Department was also asked to revise the footrest and rear brake control requirements applicable to motorcycles, as prescribed in CMVSS 123 Controls and Displays — Motorcycles. This request is being addressed under a separate amendment dealing specifically with CMVSS 123.

Effective Date

This amendment will come into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council. With regards to the new standards, CMVSS 301.3 includes a clause that will make this standard mandatory for motorcycles on September 1, 2004, and CMVSS 505 includes a similar clause for TRIs only. Similarly, the revised requirements in CMVSS 108 respecting the tail, stop and parking lamps on a TRI will become mandatory on September 1, 2004.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department monitors the self-certification programs of manufacturers and importers 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. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Denis Brault
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1964
FAX: (613) 990-2913
E-mail: braultd@tc.gc.ca

conditions de la circulation en avant, ce qui permet des réactions plus rapides et mieux informées de la part du conducteur, résultant en moins de collisions de véhicules, de blessures et de pertes de vie. Le critère sur la hauteur du siège demeure, puisque le ministère est d'avis qu'il accroît la sécurité du conducteur.

Harley-Davidson a fait savoir que le critère sur le guidon de direction dans la définition de motocyclette aurait été restrictif du point de vue de la conception et qu'il devrait être éliminé. Ce critère est enlevé de la définition de la sous-catégorie du TRI puisqu'un besoin a été démontré et les changements aux normes de sécurité applicables ont été apportés. Le ministère apportera des changements aux définitions des autres sous-catégories de véhicules et aux normes de sécurité connexes lorsqu'un besoin sera démontré.

On a aussi demandé au ministère de revoir les exigences sur les cale-pieds et la commande de frein arrière qui s'appliquent aux motocyclettes, tel que prescrit dans la NSVAC 123, Commandes et affichages des motocyclettes. Cette demande est traitée dans le cadre d'une modification distincte qui concerne spécialement la NSVAC 123.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entrera en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé. En ce qui concerne les nouvelles normes, la NSVAC 301.3 renferme une clause qui rendra obligatoire cette norme aux motocyclettes le 1^{er} septembre 2004 et la NSVAC 505 renferme une clause semblable uniquement pour les TRI. De même, les exigences révisées sur l'éclairage de la NSVAC 108, qui portent sur les feux arrière, de freinage et de stationnement pour les TRI, deviendront obligatoires le 1^{er} septembre 2004.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Denis Brault
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1964
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : braultd@tc.gc.ca

Registration
SOR/2003-273 24 July, 2003

TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS ACT, 1992

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations

P.C. 2003-1123 24 July, 2003

Whereas, pursuant to subsection 30(1) of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 20, 2002 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 27 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) **Subsections 1.17(2) to (5) of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ are replaced by the following:**
- (2) These Regulations do not apply to a limited quantity of dangerous goods in transport on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if the means of containment is marked on one side, other than the side on which it is intended to rest or to be stacked during transport, with the words "Limited Quantity" or "quantité limitée", the abbreviation "Ltd. Qty." or "quant. ltée" or the words "Consumer Commodity" or "bien de consommation" and the words are legible and displayed against a background of contrasting colour.
- (3) These Regulations do not apply to an accumulation of limited quantities of dangerous goods in transport on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if the limited quantities are in one or more means of containment, each of which is marked on one side, other than the side on which it is intended to rest or to be stacked during transport, with the words "Limited Quantity" or "quantité limitée", the abbreviation "Ltd. Qty." or "quant. ltée" or the words "Consumer Commodity" or "bien de consommation" and the words are legible and displayed against a background of contrasting colour.

Enregistrement
DORS/2003-273 24 juillet 2003

LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

C.P. 2003-1123 24 juillet 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1) de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 juillet 2002 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 27 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

MODIFICATIONS

1. (1) **Les paragraphes 1.17(2) à (5) du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ sont remplacés par ce qui suit :**
- (2) Le présent règlement ne s'applique pas à une quantité limitée de marchandises dangereuses qui sont en transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur si le contenant porte sur l'un des côtés, autre que celui sur lequel il est censé reposer ou être gerbé durant le transport, la mention « quantité limitée » ou « Limited Quantity » ou l'abréviation « quant. ltée » ou « Ltd. Qty. » ou la mention « bien de consommation » ou « Consumer Commodity », et les mots sont lisibles et d'une couleur contrastant avec la couleur de fond du contenant.
- (3) Le présent règlement ne s'applique pas à un groupage de quantités limitées de marchandises dangereuses qui sont en transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur si les quantités limitées sont dans un ou plusieurs contenants, chacun portant sur l'un des côtés, autre que celui sur lequel il est censé reposer ou être gerbé durant le transport, la mention « quantité limitée » ou « Limited Quantity » ou l'abréviation « quant. ltée » ou « Ltd. Qty. » ou la mention « bien de consommation » ou « Consumer Commodity », et les mots sont lisibles et d'une couleur contrastant avec la couleur de fond du contenant.

^a S.C. 1992, c. 34
¹ SOR/2001-286

^a L.C. 1992, ch. 34
¹ DORS/2001-286

- (4) When a limited quantity is in a means of containment that is inside another means of containment that has a gross mass less than or equal to 30 kg and the outer means of containment is marked in accordance with subsection (2) or (3), the inside means of containment is considered to be marked in accordance with that subsection.
- (5) When the gross mass of an accumulation of limited quantities offered for transport by one consignor to one destination is greater than 500 kg, the consignor must give to the carrier a document that includes the words “Limited Quantity” or “quantité limitée”, the abbreviation “Ltd. Qty.” or “quant. ltée” or the words “Consumer Commodity” or “bien de consommation”.
- (2) **Section 1.17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):**
- This section does not differentiate between limited quantities and consumer commodities for domestic transport by road, rail or ship. However, consignors need to comply with the requirements for international ship transport in Part 11, Marine, and with the requirements for domestic and international transport by air in Part 12, Air. If a means of containment is marked “Consumer Commodity” and is transported to the United States, the consignor needs to comply with the definition of “Consumer Commodity” in 49 CFR.*
2. **Paragraph 1.19(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:**
- (f) the means of containment has marked on it the words “test samples” or “échantillons d’épreuve” and the words are legible and displayed against a background of contrasting colour.
3. **Section 1.20 of the Regulations is replaced by the following:**
- 1.20 National Defence**
- For the purposes of paragraph 3(4)(a) of the Act, any activity or thing related to the transportation of dangerous goods is under the sole direction or control of the Minister of National Defence if the dangerous goods are in or on a means of transport
- (a) owned and operated by the Department of National Defence or operated on behalf of the Department of National Defence by
- (i) an employee of the Department of National Defence,
- (ii) a member of the Canadian Forces, or
- (iii) civilian personnel who are not employed by the Department of National Defence if the means of transport is accompanied at all times by, and is under the direct responsibility of, an employee of the Department of National Defence or a member of the Canadian Forces;
- (b) owned and operated by the military establishment of a member country of the North Atlantic Treaty Organization or operated on behalf of such an establishment by
- (i) military or civilian personnel of that establishment, or
- (4) Lorsqu’une quantité limitée est dans un contenant lui-même placé dans un autre contenant dont la masse brute est inférieure ou égale à 30 kg et marqué conformément aux paragraphes (2) ou (3), le contenant intérieur est considéré comme portant la mention conformément au paragraphe visé.
- (5) Lorsque la masse brute d’un groupage de quantités limitées dont un seul expéditeur demande le transport vers une seule destination est supérieure à 500 kg, celui-ci remet au transporteur un document qui comporte la mention « quantité limitée » ou « Limited Quantity » ou l’abréviation « quant. ltée » ou « Ltd. Qty. » ou la mention « bien de consommation » ou « Consumer Commodity ».
- (2) **L’article 1.17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :**
- Le présent article ne fait aucune distinction entre les quantités limitées et les biens de consommation en ce qui concerne le transport intérieur par route, chemin de fer ou navire. Toutefois, les expéditeurs doivent se conformer aux exigences visant le transport international par navire dans la partie 11, Transport maritime, et à celles visant le transport intérieur et international par avion dans la partie 12, Transport aérien. Dans le cas d’un contenant qui porte la mention « bien de consommation » et qui est transporté aux États-Unis, l’expéditeur doit se conformer à la définition de « Consumer Commodity » du 49 CFR.*
2. **L’alinéa 1.19(2)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**
- f) le contenant porte la mention « échantillons d’épreuve » ou « test samples », et les mots sont lisibles et d’une couleur contrastant avec la couleur de fond du contenant.
3. **L’article 1.20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**
- 1.20 Défense nationale**
- Pour l’application de l’alinéa 3(4)a) de la Loi, les opérations ou les objets liés au transport de marchandises dangereuses relèvent de la seule responsabilité du ministre de la Défense nationale si les marchandises dangereuses sont à bord d’un moyen de transport :
- a) dont le ministère de la Défense nationale est le propriétaire et l’exploitant ou qui est exploité dans l’intérêt du ministère de la Défense nationale par, selon le cas :
- (i) un employé du ministère de la Défense nationale,
- (ii) un membre des Forces canadiennes,
- (iii) du personnel civil qui n’est pas employé par le ministère de la Défense nationale si le moyen de transport est accompagné en tout moment et relève de la responsabilité immédiate d’un employé du ministère de la Défense nationale ou d’un membre des Forces canadiennes;
- b) dont l’établissement militaire d’un pays de l’Organisation du Traité de l’Atlantique Nord (OTAN) est le propriétaire et l’exploitant ou qui est exploité dans l’intérêt d’un tel établissement par, selon le cas :
- (i) du personnel militaire ou civil de cet établissement,

- (ii) civilian personnel who are not employed by that establishment if the means of transport is accompanied at all times by, and is under the direct responsibility of, military or civilian personnel of that establishment; or
- (c) owned and operated by the military establishment of another country under an agreement with the Department of National Defence or operated on behalf of such an establishment by
 - (i) military or civilian personnel of that establishment, or
 - (ii) civilian personnel who are not employed by that establishment if the means of transport is accompanied at all times by, and is under the direct responsibility of, military or civilian personnel of that establishment.

4. Paragraphs 1.35(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) the dangerous goods are in one or more means of containment, each of which is visible from outside the vehicle and each of which has displayed on it
 - (i) the label or placards required for the dangerous goods by Part 4, Dangerous Goods Safety Marks, or
 - (ii) if a side or end of the means of containment is not visible from outside the vehicle, the label or placards required for the dangerous goods by Part 4, Dangerous Goods Safety Marks, other than a placard on the side or end that is not visible from outside the vehicle;
- (b) each means of containment is secured to the vehicle so that the required label or at least one of the required placards displayed on it is visible from outside the vehicle during transport; and
- (c) the total water capacity of all the means of containment is less than or equal to 2 000 L.

5. Section 4.1 of the Regulations is renumbered as subsection 4.1(1) and is amended by adding the following:

- (2) Despite subsection (1), a person may, before August 15, 2005, offer for transport, transport or import a small means of containment that contains dangerous goods if each dangerous goods safety mark required by the "Transportation of Dangerous Goods Regulations" in force on August 14, 2002 has, in accordance with those Regulations, been displayed on it since that date.

6. Section 5.10 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

- (6) Despite clause 2 of CSA B339, for the purposes of this section every reference in CSA B339 to CGA Publication C-1 must be read as a reference to CGA Publication C-1—1996, "Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders", Seventh Edition, published by the Compressed Gas Association, Inc.

- (ii) du personnel civil qui n'est pas employé par cet établissement si le moyen de transport est accompagné en tout moment et relève de la responsabilité immédiate du personnel militaire ou civil de cet établissement;
- c) dont l'établissement militaire d'un autre pays en vertu d'un accord avec le ministère de la Défense nationale est le propriétaire et l'exploitant ou qui est exploité dans l'intérêt d'un tel établissement par, selon le cas :
 - (i) du personnel militaire ou civil de cet établissement,
 - (ii) du personnel civil qui n'est pas employé par cet établissement si le moyen de transport est accompagné en tout moment et relève de la responsabilité immédiate du personnel militaire ou civil de cet établissement.

4. Les alinéas 1.35a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) les marchandises dangereuses sont placées dans un ou plusieurs contenants dont chacun est visible de l'extérieur du véhicule et répond à l'une des conditions suivantes :
 - (i) le contenant porte l'étiquette ou les plaques exigées pour les marchandises dangereuses en vertu de la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses,
 - (ii) si un côté ou une extrémité du contenant n'est pas visible de l'extérieur du véhicule, le contenant porte l'étiquette ou les plaques exigées pour les marchandises dangereuses en vertu de la partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses, autres que les plaques apposées sur un côté ou une extrémité du contenant qui ne sont pas visibles de l'extérieur du véhicule;
- b) chaque contenant est arrimé à bord du véhicule de façon à ce que l'étiquette exigée ou au moins l'une des plaques exigées apposées sur celui-ci soient visibles de l'extérieur du véhicule pendant le transport;
- c) la capacité en eau totale de tous les contenants est inférieure ou égale à 2 000 L.

5. L'article 4.1 du même règlement devient le paragraphe 4.1(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

- (2) Malgré le paragraphe (1), il est permis, avant le 15 août 2005, de demander de transporter, de transporter ou d'importer un petit contenant dans lequel sont placées des marchandises dangereuses si chaque indication de danger — marchandises dangereuses exigée par le « Règlement sur le transport des marchandises dangereuses » en vigueur le 14 août 2002 s'y trouve conformément au présent règlement depuis cette date.

6. L'article 5.10 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

- (6) Malgré la clause 2 de la norme CSA B339, pour l'application du présent article, toute référence dans la norme CSA B339 à la publication C-1 de la CGA est une référence à la publication C-1—1996 de la CGA intitulée « Methods for Hydrostatic Testing of Compressed Gas Cylinders », septième édition, publiée par la Compressed Gas Association, Inc.

7. (1) **The italicized text after subsection 5.12(1) of the Regulations is struck out.**
- (2) **Section 5.12 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**
- (3) A person may, before August 15, 2005, offer for transport or transport dangerous goods in a small means of containment required or permitted by the “Transportation of Dangerous Goods Regulations” in force on August 14, 2002 if the dangerous goods were placed in the small means of containment on or before August 14, 2002.
8. **In the table following subsection 8.1(5) of the Regulations, the reference to “the local police and the Public Emergency Programme at 1-800-663-3456” beside the reference to “British Columbia” is replaced by “the local police and the Provincial Emergency Program at 1-800-663-3456”.**
9. (1) **The portion of subsection 12.8(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**
- (2) The person who offers for transport the dangerous goods must, on each small means of containment that contains the dangerous goods,
- (a) mark the words “Air Transport, 12.8, Consumer commodity” or “Transport aérien, 12.8, produit de consommation” in letters at least 25 mm high and in a colour that contrasts with the background colour of the means of containment; and
- (2) **Section 12.8 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**
- (3) Despite subsection (2), the dangerous goods safety marks that are required by that subsection to be marked or displayed on a small means of containment are not required to be marked or displayed on a small means of containment that is inside another small means of containment if the other small means of containment is not opened during loading or unloading or while the dangerous goods are in transport.

COMING INTO FORCE

10. 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 *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act, 1992) and the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG regulations) are intended to promote public safety in the transportation of dangerous goods in Canada.

The clear language version of the TDG regulations was published in the *Canada Gazette*, Part II, on August 15, 2001. The clear language regulations came into force on August 15, 2002 and replaced the TDG regulations that came into force in July 1985.

7. (1) **Le passage en italique suivant le paragraphe 5.12(1) du même règlement est supprimé.**
- (2) **L'article 5.12 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**
- (3) Il est permis, avant le 15 août 2005, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses dans un petit contenant exigé ou autorisé en vertu du « Règlement sur le transport des marchandises dangereuses » en vigueur le 14 août 2002 si les marchandises dangereuses ont été placées dans le petit contenant le 14 août 2002 ou avant cette date.
8. **Dans le tableau qui suit le paragraphe 8.1(5) du même règlement, la mention « La police locale et le Public Emergency Programme au 1-800-663-3456 » placée en regard de « Colombie-Britannique » est remplacée par « La police locale et le Provincial Emergency Program au 1-800-663-3456 ».**
9. (1) **Le passage du paragraphe 12.8(2) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**
- (2) La personne qui demande de transporter les marchandises dangereuses doit, sur chaque petit contenant dans lequel sont placées les marchandises dangereuses :
- a) inscrire la mention « Transport aérien, 12.8, produit de consommation » ou « Air Transport, 12.8, Consumer commodity », en lettres d'au moins 25 mm de hauteur et d'une couleur contrastant avec la couleur de fond du contenant;
- (2) **L'article 12.8 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**
- (3) Malgré le paragraphe (2), les indications de danger — marchandises dangereuses qui doivent être inscrites ou apposées sur un petit contenant en vertu de ce paragraphe ne sont pas exigées sur un petit contenant qui est placé à l'intérieur d'un autre petit contenant qui n'est pas ouvert pendant le chargement ou le déchargement ou pendant que les marchandises dangereuses sont en transport.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÈGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi de 1992) et le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (règlement TMD) ont pour but de promouvoir la sécurité du public relativement au transport des marchandises dangereuses au Canada.

La version en langage clair du règlement TMD a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II le 15 août 2001. Le règlement en langage clair est en vigueur depuis le 15 août 2002 et a remplacé le règlement qui datait de juillet 1985.

The *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations* correct errors, oversights and omissions resulting from the publication of the clear language version of the TDG Regulations and clarify the intent of the TDG regulations.

Subsections 1.17(2) and (3) have been amended to delete references to a minimum letter size that is to be marked on a means of containment for limited quantities of dangerous goods that are transported by road vehicle, rail vehicle or by ship on a domestic voyage. Persons responsible for applying this marking must ensure that the lettering is visible and legible.

Subsections 1.17(2) to (5) have also been amended to recognize the words “Consumer Commodity” or “bien de consommation”. The TDG Regulations will not differentiate between limited quantities and consumer commodities for domestic transport by road vehicle, railway vehicle or by ship on a domestic voyage. However, consignors need to comply with the appropriate requirements in Part 11 and Part 12 for international transport of consumer commodities by ship and by aircraft and, in the case of consumer commodities transported to the United States, with the requirements associated with the definition of “Consumer Commodity” that is found in Title 49 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, 2000.

Section 1.20 dealing with the Department of National Defence has been amended to reflect the exemption that applied under section 2.2 of the former regulations.

Subparagraph 1.35(a)(ii) has been added to ensure that at least one label or placard is displayed on the side or end of a means of containment that is visible from outside the vehicle. However, there is no requirement to display a placard on a side or end that is not visible from outside the vehicle.

Subsection 4.1(2) has been added to permit, until August 14, 2005, the use of small means of containment that were labelled in accordance with the former regulations. This is meant to allow the use and depletion of inventories of pre-marked small means of containment that would no longer be in compliance as of August 15, 2002.

Subsection 5.12(3) has been added to permit, until August 14, 2005, the use of small means of containment that contain dangerous goods packed before August 15, 2002 and that complied with the former regulations. This is meant to allow the use and depletion of inventories of pre-filled small means of containment that would no longer be in compliance as of August 15, 2002.

Subsection 12.8(2) has been amended. Marking the words “Air Transport, 12.8, Consumer commodity” on each small means of containment will clearly indicate that the requirements of section 12.8 apply for the transport of consumer commodities by air.

Subsection 12.8(3) has been added and further clarifies when the outer means of containment needs to be marked or have the package orientation label displayed.

Alternatives

The amendments contains minor editorial changes arising from the recent publication of the clear language TDG regulations. While minor in nature and consequence, these changes enhance the transportation of dangerous goods regulatory program. The

Le Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses corrige des erreurs et des omissions suite à la publication du règlement TMD en langage clair et précise le but du règlement TMD.

Les paragraphes 1.17(2) et (3) ont été modifiés pour annuler toute indication concernant la taille minimale des lettres portées sur un contenant de quantités limitées de marchandises dangereuses qui sont transportées à bord d’un véhicule routier, d’un véhicule ferroviaire ou d’un navire au cours d’un voyage intérieur. La personne responsable du marquage peut ainsi choisir la taille des lettres en s’assurant toutefois qu’elles soient visibles et lisibles.

Les paragraphes 1.17(2) à (5) ont également été modifiés pour autoriser les expressions « bien de consommation » ou « Consumer Commodity ». Le règlement TMD ne fera aucune distinction entre les quantités limitées et les biens de consommation en ce qui concerne leur transport à bord d’un véhicule routier, d’un véhicule ferroviaire ou d’un navire au cours d’un voyage intérieur. Toutefois, les expéditeurs doivent se conformer aux exigences des parties 11 et 12 en ce qui concerne le transport international des biens de consommation par navire et par avion et, dans le cas de transport de biens de consommation aux États-Unis, aux exigences liées à la définition de « Consumer Commodity » dans le titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, 2000.

L’article 1.20 traitant du ministère de la Défense nationale a été modifié pour y reprendre la dérogation de l’article 2.2 du règlement antérieur.

Le sous-alinéa 1.35a)(ii) a été ajouté pour s’assurer qu’au moins une étiquette ou une plaque est apposée sur le côté ou l’extrémité d’un contenant qui est visible de l’extérieur du véhicule. Néanmoins il n’y a pas d’exigence visant à apposer une plaque sur un côté ou une extrémité qui n’est pas visible de l’extérieur du véhicule.

Le paragraphe 4.1(2) a été ajouté afin de permettre l’utilisation, jusqu’au 14 août 2005, des indications de danger déjà portées sur des petits contenants, conformément au règlement antérieur. Ceci permettra d’utiliser et d’écouler les inventaires des petits contenants portant des indications de danger qui ne seraient plus conformes depuis le 15 août 2002.

Le paragraphe 5.12(3) a été ajouté afin de permettre l’utilisation, jusqu’au 14 août 2005, des petits contenants conformes au règlement antérieur et où se trouvent des marchandises dangereuses emballées avant le 15 août 2002. Ceci permettra d’utiliser et d’écouler les inventaires de petits contenants qui ne seraient plus conformes depuis le 15 août 2002.

Le paragraphe 12.8(2) a été modifié. La mention « Transport aérien, 12.8, produit de consommation » portée sur un petit contenant indiquera clairement que les dispositions de l’article 12.8 sont applicables au transport aérien des biens de consommation.

Le paragraphe 12.8(3) a été ajouté pour préciser quand le contenant extérieur doit être marqué ou porter l’étiquette « Sens du colis ».

Solutions envisagées

Les modifications contiennent des changements mineurs de nature rédactionnelle résultant de l’édition récente en langage clair du règlement TMD. Même si ces changements ont des conséquences mineures, ils améliorent le régime réglementaire du

amendments reflect what has been considered to be the best alternative based on safety and economic grounds. Consequently, no alternative was considered.

Benefits and Costs

The amendments contain minor editorial changes to correct errors, oversights and omissions resulting from the publication of the clear language version of the TDG regulations and to clarify the intent of the TDG regulations. Some amendments facilitate the international and transborder movement of dangerous goods. There will be costs associated with these amendments and the corresponding requirement for re-training. While minor in nature and consequence, these changes enhance the transportation of dangerous goods regulatory program.

Many requests have been received for permits for equivalent level of safety to retain the use of the term "Consumer Commodity". This amendment allows the use of the term "Consumer Commodity". The TDG Regulations will not differentiate between limited quantities and consumer commodities. This recognition of the concept of consumer commodities for domestic transport by road vehicle, railway vehicle or by ship on a domestic voyage will facilitate domestic transport and the movement of these goods to the United States. It is further recognized that costs associated with replacing "Consumer Commodity" with "Limited Quantity" due to the clear language version of the TDG Regulations have already been incurred by some companies in re-training of employees, ordering of new supplies and equipment, marking means of containment, and modifying computer programs.

Subsections 4.1(2) and 5.12(3) allow the use of small means of containment that contain dangerous goods that were labelled or packaged in accordance with the former regulations. This lets industry exhaust, those particular inventories that are already in the system without re-labelling or repackaging the dangerous goods at great expense. A number of comments were received requesting this type of "grandfathering" and this reflects permits for equivalent level of safety that have already been issued. Safety is not expected to be compromised as these small means of containment make their way through the system.

Consultation

The amendments have benefited from discussions and consultations that continued following the publication of the clear language TDG Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, on August 15, 2001, at the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory Council and the Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force meetings, at meetings with industry representatives, from articles published in the TDG Newsletter, and from comments received at the TDG Congress held in Ottawa on November 5th and 6th, 2001. These amendments reflect the concerns raised and the alternatives discussed and adopted.

The amendments were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 20, 2002. Subsequent discussions and consultations were held at TDG General Policy Advisory Council and the Federal-Provincial/Territorial TDG Task Force meetings, at meetings with industry representatives and following the posting on the Transport Canada Web site of the latest drafts of the amendments.

transport des marchandises dangereuses. Les modifications reflètent ce qu'on a jugé être la meilleure solution compte tenu de la sécurité et de l'économie. Aucune autre solution de rechange n'a donc été envisagée.

Avantages et coûts

Les modifications contiennent des changements mineurs de nature rédactionnelle visant à corriger des erreurs et des omissions suite à la publication récente du règlement TMD, et apportent des clarifications quant au but du règlement TMD. Certaines modifications facilitent les mouvements internationaux et transfrontaliers des marchandises dangereuses. Il y aura des coûts associés à ces changements et à la formation requise. Même si ces changements ont des conséquences mineures, ils améliorent le régime réglementaire du transport des marchandises dangereuses.

De nombreuses demandes de permis de niveau de sécurité équivalent ont été reçues dans lesquelles on demande de conserver l'utilisation du terme « bien de consommation ». Cette modification permet l'utilisation du terme « bien de consommation ». Le règlement TMD ne fera aucune distinction entre les quantités limitées et les biens de consommation. La reconnaissance du concept des biens de consommation en ce qui concerne leur transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur en facilitera le transport intérieur et leur mouvement aux États-Unis. Il est aussi admis que les dépenses associées au remplacement de « bien de consommation » par « quantité limitée », en fonction de la version du règlement TMD en langage clair, ont déjà été engagées par certaines compagnies, dans la formation des employés, les commandes de fournitures et d'équipement, le marquage des contenants et la modification des programmes informatiques.

Les paragraphes 4.1(2) et 5.12(3) permettront l'utilisation des petits contenants dans lesquels des marchandises dangereuses ont été étiquetées ou emballées conformément au règlement antérieur. Ceci permet à l'industrie d'épuiser les inventaires de ces contenants sans avoir à poser de nouvelles étiquettes ou de remballer les marchandises dangereuses à grand coût. De nombreuses observations sont parvenues qui demandaient cette exception et ceci reflète le contenu des permis de niveau de sécurité équivalent qui ont déjà été accordés. Il est permis de penser que la sécurité ne sera pas compromise lorsque ces petits contenants sont acheminés dans le réseau des transports.

Consultations

Les modifications ont bénéficié des discussions et des consultations qui ont suivi la publication en langage clair du règlement TMD dans la *Gazette du Canada* Partie II le 15 août 2001, et qui se sont tenues dans le cadre des réunions du Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD et du groupe de travail TMD fédéral-provincial/territorial, lors de rencontres avec les représentants de l'industrie, ainsi qu'à la suite de la parution d'articles dans des bulletins de nouvelles TMD et des commentaires formulés au congrès du TMD qui s'est tenu à Ottawa les 5 et 6 novembre 2001. Ces modifications reflètent les préoccupations soulevées et les solutions qui ont été discutées et adoptées.

Les modifications ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 juillet 2002. D'autres discussions et consultations ont pris place dans le cadre des réunions du Comité consultatif sur la politique générale relative au TMD, du groupe de travail TMD fédéral-provincial/territorial, lors de rencontres avec les représentants de l'industrie et à la suite de l'introduction

Twenty-two written submissions were received from companies, industry associations, government representatives and interested parties.

Concern was expressed with subsection 1.17(5) and the requirement to include a modified document when reshipping an accumulation of consumer commodities from one consignor to one destination when the gross mass is greater than 500 kgs. Commentors are not aware of any significant safety concerns that warrant the document and feel the benefit will be overshadowed by the burden placed on industry. They suggested that it would be impossible for those who re-ship consumer commodities in Canada from the United States, to ascertain the classes of consumer commodities since there is no indication on the original shipping document nor the packaging of the class or classes of dangerous goods involved. As well, it was pointed out that consumer commodities imported by air would be marked universally as Class 9. In addition, consumer commodities in Canada have been identified only by the words "consumer commodities" on packages since 1985. The requirement to indicate on the document that limited quantities or consumer commodities are present, remains. This information assists emergency responders when responding to accidents. The requirement for a list of the classes of dangerous goods on the shipping document has been deleted.

Commentors expressed concern with the reinstatement of a minimum letter size requirement in subsection 1.17(2) and (3), and paragraph 1.19(2)(f) on small means of containment. It was mentioned that this requirement is in conflict with permits for equivalent level of safety and the U.S. Title 49 Regulations. It is estimated that this requirement would cost one company in excess of \$500,000 for new graphics, additional resources and a significant investment of time. References to a minimum letter size for limited quantities, consumer commodities and test samples have been removed.

Commentors expressed concern with the inclusion of a note on the shipping document, in subsections 4.1(2) and 5.12(3), identifying small means of containment that contain dangerous goods that were labelled or packaged in accordance with the former regulations. Commentors felt that this represented an excessive bureaucratic requirement and expense for material that is already in the system and gradually being reduced, as the goods are needed. Industry has been given permits of equivalent level of safety to allow the transportation of dangerous goods in small means of containment that were labelled or packaged before August 15, 2002 without the need for an additional note. Although some commentors did support the inclusion of a note, the requirement has been deleted.

Other changes were introduced following pre-publication based on comments received and discussions held. Examples include minor revisions to the text at the end of subsections 1.17(2) and (3) to render the text more consistent with the wording used in Part 4.

Changes to subsections 1.19(1) and (2), and sections 1.26 and 1.46 regarding Part 11 and Part 12 have been deleted. These changes clarified that samples transported internationally by

des versions préliminaires des modifications sur le site Web de Transports Canada. Vingt-deux observations ont été reçues, provenant de l'industrie, de sociétés, de représentants de gouvernements et de parties intéressées.

Des inquiétudes ont été exprimées au sujet du paragraphe 1.17(5) et de l'exigence d'inclure un document modifié pour la réexpédition d'un groupage de biens de consommation d'un expéditeur vers une destination lorsque la masse brute est supérieure à 500 kg. Les intervenants ne sont au courant de quoi que ce soit affectant la sécurité qui justifie ce document et estime que celui-ci représenterait un fardeau pour l'industrie qui surpasserait les avantages qu'on pourrait en tirer. Ils ont suggéré qu'il serait impossible, à ceux qui réexpédient au Canada des biens de consommation en provenance des États-Unis, de déterminer la ou les classes des biens de consommation puisque ni le document d'expédition d'origine ni l'emballage ne porte quelque indication indiquant la ou les classes des marchandises dangereuses impliquées. Il a également été mentionné que les biens de consommation importés par avion seraient toujours inscrits comme faisant partie de la classe 9. De plus, depuis 1985 les emballages de biens de consommation au Canada n'ont eu pour seule identification que « biens de consommation ». L'obligation demeure de noter sur le document qu'il s'agit de quantités limitées ou de biens de consommation. Ce renseignement est utile au personnel d'urgence lorsqu'ils se rendent sur les lieux d'un accident. L'obligation d'inscrire une liste des classes des marchandises dangereuses sur le document d'expédition a été supprimée.

Des intervenants ont fait part de leur souci au sujet du rétablissement d'une taille minimale du lettrage sur les petits contenants, aux paragraphes 1.17(2) et (3) et à l'alinéa 1.19(2)(f). Il a été remarqué que cette obligation va à l'encontre des permis de niveau de sécurité équivalent et du règlement dans le titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, 2000. Le coût imputable à cette exigence a été évalué à plus de 500 000 \$ pour une seule compagnie, ce qui inclurait le coût de nouveaux graphismes, de ressources supplémentaires et du temps nécessaire à la conformité. La mention de taille minimale du lettrage pour les quantités limitées, les biens de consommation et les échantillons d'épreuve a été écartée.

Des intervenants ont exprimé leur préoccupation au sujet de l'inscription d'une mention dans le document d'expédition, exigée aux paragraphes 4.1(2) et 5.12(3), visant à identifier les petits contenants où sont placées des marchandises dangereuses et qui ont été étiquetés ou emballés conformément au règlement antérieur. Ces intervenants ont fait valoir que c'était là une exigence excessive de paperasserie administrative et de dépenses pour des objets qui sont déjà en circulation et dont le nombre diminue au fur et à mesure de leur écoulement pour faire face à la demande. L'industrie a obtenu des permis de niveau de sécurité équivalent qui permettent le transport de marchandises dangereuses dans de petits contenants qui ont été étiquetés ou emballés avant le 15 août 2002. Même si quelques intervenants étaient en faveur d'une telle inscription, cette exigence a été supprimée.

D'autres modifications ont été introduites après la prépublication sur la base d'observations reçues et de discussions. Parmi celles-ci citons des révisions mineures à la fin du texte des paragraphes 1.17(2) et (3) afin d'en améliorer la logique vis à vis de la formulation de la partie 4.

Les modifications aux paragraphes 1.19(1) et (2) ainsi qu'aux articles 1.26 et 1.46 visant les parties 11 et 12 n'ont pas été retenues. Ces modifications visaient à expliquer clairement que le

marine and domestically and internationally by air would be transported in compliance with Part 11 and Part 12. It was felt that this clarification could be introduced elsewhere in the TDG Regulations and will be handled in a future amendment.

UN1863, Fuel, Aviation, Turbine Engine has been deleted from the list of Class 3, Flammable Liquid exemptions found in section 1.35. Standards associated with the formulation of aviation fuels require further study to determine what aviation fuels should be included in this exemption. It is believed that this exemption should include Jet A fuels and exclude Jet B fuels. UN1863 will be introduced in this exemption in a future amendment.

References to handling, offering or transporting in the preamble to section 1.35 have been deleted to maintain consistency with other similar sections in Part 1. The exemption from displaying a UN number has been re-instated. The changes are intended to reflect the exemption found in the former regulations.

The change to section 1.45 has been deleted. The intent was to have all the requirements concerning fumigated means of containment in one place. Those requirements are now in section 1.45, subsection 3.5(3) and section 4.21. It is felt that placing these requirements in the one location defeats the logic of the current alignment and that italicized text (to be added in a future amendment) reminding the reader of the other relevant sections would be a better means of clarifying the text. All changes regarding subsection 3.5(3) and section 4.21 have also been deleted from this amendment.

Paragraph 3.5(1)(g) requiring the reporting mark of the railway vehicle on a shipping document is deleted. Unless dangerous goods are in a tank car, it is impossible for consignors to know what railway vehicle their consignment will be placed in for transport, so requiring the reporting mark on a shipping document is not practicable.

Strategic Environmental Assessment

The TDG regulations are developed under the TDG Act, 1992 that has as its objective the protection of public safety in the transportation of dangerous goods. Public safety is defined in the Act as the protection of human life and health and of property and the environment. Consequently, effects on the environment resulting from accidental releases of dangerous goods during transport have been fully considered.

Consultations were also held concerning forcing modal shifts for the transport of dangerous goods but it could not be determined that such shifts would be beneficial to public safety. Thus, these Regulations will not affect the location or level of use of the different transportation modes and consequently will have no negative impact on the environment, from a strategic point of view.

Compliance and Enforcement

Compliance with the TDG Act, 1992, and the TDG regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces who inspect all modes of transport and all consignors

transport international par navire et le transport intérieur et international par aéronef d'échantillons devraient être conformes aux parties 11 et 12. Il a été estimé que cette clarification pourrait être incluse ailleurs dans le règlement et fera l'objet d'une modification ultérieure.

Le UN1863, carburéacteur, à l'article 1.35, a été biffé de la liste des liquides inflammables de la classe 3 faisant l'objet d'une dérogation. Les normes concernant la composition des carburants pour l'aviation exigent une étude plus poussée afin d'identifier lesquels de ces carburants devraient bénéficier de cette dérogation. Il est estimé que celle-ci devrait s'appliquer aux carburants de type Jet A mais non aux carburants de type Jet B. L'addition du UN1863, carburéacteur à la dérogation fera l'objet d'une modification ultérieure.

Les mentions de manutention, demande de transport et transport dans le préambule de l'article 1.35 ont été supprimées pour maintenir la cohérence avec les autres articles semblables de la partie 1. La dérogation sur l'apposition d'un numéro UN a été rétablie. Ces modifications reflètent la dérogation dans le règlement antérieur.

La modification prévue à l'article 1.45 a été écartée. Elle avait pour but de conserver toutes les exigences relatives à la fumigation des contenants au même endroit. Ces exigences se trouvent maintenant à l'article 1.45, au paragraphe 3.5(3) et à l'article 4.21. Il est considéré que ces exigences conservées en un seul endroit va à l'encontre de la logique du placement actuel et qu'un texte en italiques qui ferait l'objet d'une modification future, rappelant au lecteur les autres dispositions applicables, serait un moyen plus efficace d'apporter des clarifications au texte. Toutes les modifications prévues au paragraphe 3.5(3) et à l'article 4.21 ont également été supprimées dans cette modification.

L'alinéa 3.5(1)(g) exigeant la marque d'identification du véhicule ferroviaire dans le document d'expédition est supprimé. A moins que les marchandises dangereuses soient dans un wagon-citerne, il est impossible pour les expéditeurs de savoir d'avance dans quel véhicule ferroviaire leur envoi sera placé pendant le transport; l'exigence de porter la marque d'identification sur le document d'expédition n'est donc pas réaliste.

Évaluation environnementale stratégique

Le règlement TMD est élaboré en vertu de la Loi de 1992, dont l'objectif est la protection de la sécurité du public dans le transport des marchandises dangereuses. La sécurité du public est définie dans la Loi comme la protection de la santé ou de la vie humaine, des biens ou de l'environnement. Conséquemment, les retombées sur l'environnement à la suite d'un rejet accidentel de marchandises dangereuses ont été pleinement prises en considération.

Il y a eu aussi des consultations sur l'obligation d'un changement de mode pour le transport des marchandises dangereuses mais on n'a pu déterminer si cela serait bénéfique pour la sécurité du public. Ce règlement n'affectera donc pas l'emplacement ou le niveau d'utilisation des différents modes de transport et par voie de conséquence, il n'aura aucun impact négatif sur l'environnement sur le plan stratégique.

Respect et exécution

La conformité à la Loi de 1992 et au règlement TMD est vérifiée par le réseau canadien d'inspection. Ce réseau se compose d'inspecteurs fédéraux et provinciaux qui inspectent tous les modes de transport et tous les expéditeurs de marchandises

of dangerous goods. These inspectors ensure that the various safety standards and requirements of the TDG Act, 1992, and the TDG regulations are complied with.

Contacts

For further information on the Regulatory Impact Analysis Statement, please contact:

Mr. Kim O'Grady
Chief, Evaluation Division
Transport Dangerous Goods Directorate
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 990-1145
E-mail: ogradyk@tc.gc.ca

For further information on the amendments, please contact:

Ms. Linda Hume-Sastre
Director, Legislation and Regulations Branch
Transport Dangerous Goods Directorate
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-0517
FAX: (613) 993-5925
E-mail: humel@tc.gc.ca

dangereuses. Ces inspecteurs vérifient le respect des différentes normes de sécurité et exigences de la Loi 1992 et du règlement TMD.

Personnes-ressources

Pour en savoir plus sur le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, veuillez vous adresser à :

M. Kim O'Grady
Chef, Division de l'évaluation
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 990-1145
Courriel : ogradyk@tc.gc.ca

Pour en savoir plus sur les modifications, veuillez vous adresser à :

Mme Linda Hume-Sastre
Directrice, Législation et règlements
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-0517
TÉLÉCOPIEUR : (613) 993-5925
Courriel: humel@tc.gc.ca

Registration
SOR/2003-274 24 July, 2003

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

And whereas Chicken Farmers of Canada has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to subsection 22(3)^d of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 9^e of the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order*.

P.C. 2003-1124 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 22(3)^d of the *Farm Products Agencies Act*^c, hereby approves the annexed *Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order*, made by Chicken Farmers of Canada on March 27, 2003.

CHICKEN FARMERS OF CANADA DELEGATION OF AUTHORITY ORDER

INTERPRETATION

1. In this Order, the expressions “CFC”, “chicken”, “federal market development quota”, “federal quota”, “marketing”, “producer”, “Provincial Commodity Board”, “provincial market development quota”, “provincial quota” and “registered production facilities” have the same meaning as in section 1 of the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

AUTHORITY TO ALLOT AND ADMINISTER FEDERAL QUOTAS AND FEDERAL MARKET DEVELOPMENT QUOTAS

2. (1) Subject to subsection (2), CFC grants authority to each Provincial Commodity Board to perform on its behalf the function of allotting and administering, in accordance with the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*, federal quotas and federal market development quotas in the province and, for the purpose of performing that function, to exercise on behalf of CFC the powers that it would be entitled to exercise in the performance of that function.

^a SOR/79-158; SOR/98-244

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, par. 13(e)

^e SOR/2002-1

Enregistrement
DORS/2003-274 24 juillet 2003

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance visant la délégation de pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l'office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation,

À ces causes, en vertu du paragraphe 22(3)^d de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 9^e de la *Proclamation visant les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend l'*Ordonnance visant la délégation de pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada*, ci-après.

C.P. 2003-1124 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire et en vertu du paragraphe 22(3)^d de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve l'*Ordonnance visant la délégation de pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada*, ci-après, prise par Les Producteurs de poulet du Canada le 27 mars 2003.

ORDONNANCE VISANT LA DÉLÉGATION DE POUVOIRS PAR L'OFFICE APPELÉ LES PRODUCTEURS DE POULET DU CANADA

INTERPRÉTATION

1. Pour l'application de la présente ordonnance, « commercialisation », « contingent fédéral », « contingent fédéral d'expansion du marché », « contingent provincial », « contingent provincial d'expansion du marché », « installations de production agréées », « Office de commercialisation », « poulet », « PPC » et « producteur » s'entendent au sens de l'article 1 du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*.

AUTORISATION D'ALLOUER ET D'ADMINISTRER LES CONTINGENTS FÉDÉRAUX ET LES CONTINGENTS FÉDÉRAUX D'EXPANSION DU MARCHÉ

2. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les PPC autorisent l'Office de commercialisation de chaque province à allouer et à administrer, en leur nom, conformément au *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, les contingents fédéraux et les contingents fédéraux d'expansion du marché dans la province et à exercer pour ce faire les pouvoirs que les PPC pourraient exercer dans l'accomplissement de ces fonctions.

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244

^d L.C. 1993, ch. 3, al. 13e)

^e DORS/2002-1

(2) The authority granted to each Provincial Commodity Board under subsection (1) does not include the authority to allot

- (a) the quotas referred to in subsection (1) to producers who are not in good standing with CFC; or
- (b) federal market development quotas to producers to authorize the marketing of chicken to primary processors who do not hold a valid market development licence that has been issued by CFC under the *Canadian Chicken Licensing Regulations* and is in effect.

3. In performing the function referred to in section 2, a Provincial Commodity Board shall also apply the orders, regulations and rules of the province, if any, in respect of the allotment and administration of provincial quotas and provincial market development quotas, to the extent that they are not inconsistent with the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*, in relation to the following matters:

- (a) in the case of federal quotas, quota banks; and
- (b) in the case of federal quotas and federal market development quotas,
 - (i) the entitlement to a quota,
 - (ii) the basis on which the amount of a quota is determined,
 - (iii) an increase in or a reduction of a quota,
 - (iv) the allotment of quotas to producers,
 - (v) the period during which a quota is valid,
 - (vi) the maximum and minimum quota sizes,
 - (vii) the determination of who is a producer and who are the producer's partners, affiliates, associates and subsidiaries,
 - (viii) the cancellation, suspension or variation of quotas for breach of the orders, regulations and rules in relation to quotas or for non-payment of levies imposed by the Provincial Commodity Board or CFC,
 - (ix) the reduction or loss of a quota for failure to utilize the quota,
 - (x) the ownership, leasing and transfer of quotas,
 - (xi) the determination of what constitutes registered production facilities and the application of the determination to and its effect on quotas,
 - (xii) the utilization of quotas,
 - (xiii) the marketing arrangements with processors, and
 - (xiv) the information, documents and reports to be submitted by producers.

AUTHORITY TO RECEIVE INFORMATION
FROM MARKET DEVELOPMENT LICENSEES

4. (1) CFC grants authority to each Provincial Commodity Board to receive on its behalf from market development licensees the information, documents and reports required by subsection 5(3) of the *Canadian Chicken Licensing Regulations*.

(2) A Provincial Commodity Board must forward all information, documents and reports referred to in subsection (1) to CFC.

(2) L'autorisation ne comprend pas le pouvoir :

- a) d'allouer ces contingents à un producteur qui n'est pas en règle auprès des PPC;
- b) d'allouer à un producteur un contingent fédéral d'expansion du marché qui autorise à commercialiser du poulet auprès d'un transformateur primaire qui n'est pas titulaire d'un permis d'expansion du marché valide et en vigueur délivré par les PPC aux termes du *Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada*.

3. Dans l'accomplissement de ces fonctions, l'Office de commercialisation applique aussi, relativement aux questions ci-après, dans la mesure où ils sont compatibles avec le *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, les ordonnances, règlements et règles de la province visant l'allocation et l'administration des contingents provinciaux et des contingents provinciaux d'expansion du marché :

- a) s'agissant de contingents fédéraux, les banques de contingents;
- b) s'agissant de contingents fédéraux et de contingents fédéraux d'expansion du marché :
 - (i) le droit à un contingent,
 - (ii) les facteurs qui servent à fixer un contingent,
 - (iii) l'augmentation ou la réduction d'un contingent,
 - (iv) la répartition des contingents entre les producteurs,
 - (v) la durée de validité d'un contingent,
 - (vi) les contingents minimal et maximal,
 - (vii) l'établissement de la qualité de producteur et d'associé du producteur, d'entité ou de personne liée au producteur et de filiale du producteur,
 - (viii) l'annulation, la suspension ou la modification d'un contingent en cas de manquement aux ordonnances, règlements ou règles applicables aux contingents ou de défaut de verser des redevances imposées par l'Office de commercialisation ou les PPC,
 - (ix) la réduction ou la perte d'un contingent pour ne pas l'avoir utilisé,
 - (x) le droit de propriété, la location ou le transfert d'un contingent,
 - (xi) la détermination de ce qui constitue une installation de production agréée, son application aux contingents et son effet sur ceux-ci,
 - (xii) l'utilisation d'un contingent,
 - (xiii) les ententes de commercialisation avec les transformateurs,
 - (xiv) les renseignements, documents et rapports que doivent fournir les producteurs.

AUTORISATION DE RECEVOIR DES RENSEIGNEMENTS

4. (1) Les PPC autorisent l'Office de commercialisation de chaque province à recevoir en son nom des titulaires d'un permis d'expansion du marché les renseignements, les documents et les rapports exigés aux termes du paragraphe 5(3) du *Règlement sur l'octroi de permis visant les poulets du Canada*.

(2) L'Office les transmet aux PPC.

REVOCATION

5. The Canadian Chicken Marketing Agency Quota Grant of Administrative Authority, approved by Order in Council P.C. 1991-1090 of June 13, 1991¹, is revoked.

COMING INTO FORCE

6. 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

In July 2001, following extensive consultations, a new Federal-Provincial Agreement for Chicken (the "Agreement") was executed by the federal and provincial ministers of agriculture, provincial agricultural supervisory boards, the provincial chicken marketing boards, and the national Agency, Chicken Farmers of Canada ("CFC"). The Agreement provides for the continuance of the supply management system for chicken in which all ten provinces are signatories.

Under the Agreement, CFC and the provincial chicken marketing boards have agreed to maintain a coordinated system of quota allocation and quota allotment. Under the Agreement the federal Minister of Agriculture and Agri-Food has agreed to make the necessary recommendations to ensure that CFC delegates the authority and functions necessary in order to implement and maintain the Agreement. Consistent with these commitments, the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 22(3) of the *Farm Products Agencies Act*, is asked to approve the *Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order* (the order).

Under this Order, CFC is delegating to each of the ten provincial commodity boards the functions of allotting and administering both federal quotas and federal market development quotas on behalf of CFC in accordance with the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*, and the respective provincial orders, regulations and rules that relate to the allotment and administration of provincial quotas and provincial market development quotas. The order specifies that in the event of any inconsistency between the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* and provincial orders, regulations and rules relating to the allotment and administration of quotas, the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* will prevail.

This Order revokes the *Canadian Chicken Marketing Agency Quota Grant of Administrative Authority* approved by Order in Council P.C. 1991-1090 of June 13, 1991 which did not provide for delegation of authority to the commodity board for British Columbia as B.C. had withdrawn from the Agency in 1990. As British Columbia signed the 2001 federal-provincial agreement for chicken and is once again a full partner in the Agency, the

¹ Not published in the *Canada Gazette*

RÉVOCATION

5. La Délégation de pouvoir par l'Office canadien de commercialisation des poulets en matière de contingentement, approuvée par le décret C.P. 1991-1090 du 13 juin 1991¹, est révoquée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

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

(Ce résumé ne fait pas partie de l'ordonnance.)

Description

En juillet 2001, à la suite de consultations approfondies, un nouvel Accord fédéral-provincial sur le poulet (l'« Accord ») a été signé par les ministres fédéral et provinciaux, les régies provinciales, les offices provinciaux de commercialisation et l'office canadien de commercialisation du poulet (les « Producteurs de poulet du Canada » ou « PPC »). L'Accord prévoit le maintien d'un régime de gestion de l'offre pour le poulet, accord duquel les dix provinces sont signataires.

En vertu de cet Accord, les PPC et les offices provinciaux de commercialisation se sont entendus pour maintenir un régime coordonné de fixation et d'allocation des contingents. Selon ce même Accord, le ministre fédéral de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire convient de faire les recommandations nécessaires pour que les PPC délèguent le pouvoir et les fonctions nécessaires pour mettre en oeuvre et maintenir l'Accord. Conformément à ces engagements, il est demandé au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, en vertu du paragraphe 22(3) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*, que soit approuvé l'*Ordonnance visant la délégation des pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulets du Canada* (l'« ordonnance »).

En vertu de cette ordonnance, les PPC délèguent à chacun des dix offices provinciaux de commercialisation les fonctions d'allocation et d'administration des contingents fédéraux et des contingents fédéraux d'expansion du marché au nom des PPC, conformément au *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* et aux règles, règlements et ordonnances provinciaux respectifs qui régissent l'allocation et l'administration des contingents provinciaux et des contingents provinciaux d'expansion du marché. L'ordonnance précise qu'en cas de contradiction entre le *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* et les règles, règlements et ordonnances provinciaux se rapportant à l'allocation et à l'administration des contingents, le *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* prévaudra.

Cette ordonnance abroge la *Délégation de pouvoir par l'Office canadien de commercialisation des poulets*, approuvée par le décret C.P. 1991-1090 du 13 juin 1991, qui n'octroyait pas la délégation de pouvoir à l'Office de commercialisation de la Colombie-Britannique, étant donné que cet office provincial s'était retiré de l'Office en 1990. Maintenant que la Colombie-Britannique a signé l'Accord fédéral-provincial sur le poulet

¹ Non publié dans la *Gazette du Canada*

Grant of Authority must be amended to include B.C. The new Grant of Authority order dovetails with the new *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* (SOR/2002-36) which were enacted to reflect the changes made to the quota allocation system.

Alternatives

In light of the commitments made by the signatories to the Federal Provincial Agreement for Chicken, a delegation of authority by CFC to the provincial chicken marketing boards is required. No alternatives were considered. In light of the constitutional restrictions which apply to the regulation of the marketing of commodities in intraprovincial, interprovincial and export trade, delegation of authority is considered to be the most appropriate means to achieve the level of cooperation required to make an orderly marketing scheme effective.

Benefits and Costs

CFC, like all agencies established under the *Farm Products Agencies Act*, conducts its operations on a self-sustaining financial basis. The making of this Order does not create any costs that would have to be paid out of the Consolidated Revenue Fund. This Order replaces an existing order and is necessitated by the new Federal Provincial Agreement for Chicken to which all ten provinces are signatories.

The operational benefits of this Order to the supply management scheme are significant. Under the *Farm Products Agencies Act*, CFC is authorized to fix and determine the quantity of chicken that can be marketed in interprovincial or export trade. To this end, CFC makes allocations of quota to provincial commodity boards. Under their own jurisdiction, provincial commodity boards are authorized to fix and determine the quantity of chicken that can be marketed in intraprovincial trade. Provincial commodity boards make quota allotments to producers. The order authorizes provincial commodity boards, under their own jurisdiction and on behalf of CFC under delegated authority, to make a quota allotment to each producer which entitles the producer to market chicken in intraprovincial, interprovincial or export trade.

Consultation

Extensive consultation for purposes of the new Federal Provincial Agreement for Chicken took place among the federal and provincial governments, provincial marketing boards, CFC and all industry stakeholders over approximately a three year period. Subsequently, the Delegation Order was made by unanimous agreement of the CFC Board of Directors. The Board is composed of a representative of each of the ten commodity boards which will receive the delegation, as well as non-producer stakeholder representatives.

de 2001 et qu'elle est à nouveau partenaire à part entière de l'Office, il faut modifier la délégation du pouvoir et y inclure la Colombie-Britannique. La nouvelle ordonnance sur l'attribution du pouvoir rejoint le *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* (DORS/2002-36) qui a été promulgué pour refléter les modifications apportées au système d'allocation de contingents.

Solutions envisagées

À la lumière des engagements pris par les signataires de l'Accord fédéral-provincial sur le poulet, une délégation de pouvoir de la part des PPC au profit des offices provinciaux de commercialisation est requise. Aucune solution de rechange n'a été envisagée. Compte tenu des restrictions constitutionnelles s'appliquant à la réglementation entourant la commercialisation de marchandises sur les marchés intraprovincial, interprovincial et d'exportation, la délégation de pouvoir est considérée comme le moyen le plus approprié pour atteindre le niveau de collaboration nécessaire à l'efficacité d'un plan de commercialisation ordonné.

Avantages et coûts

À l'instar de tous les offices créés en vertu de la *Loi sur les offices des produits agricoles*, les PPC conduisent leurs opérations dans un cadre d'autonomie financière. La prise de l'ordonnance n'engendre pas de coûts qui seraient prélevés sur le Trésor. L'ordonnance remplace une ordonnance existante et se révèle nécessaire en raison du nouvel Accord fédéral-provincial sur le poulet duquel les dix provinces sont signataires.

Les avantages opérationnels de cette ordonnance à l'égard du plan de commercialisation ordonné sont importants. En vertu de la *Loi sur les offices des produits agricoles*, les PPC ont le pouvoir de fixer et de déterminer la quantité de poulet qui peut être commercialisée sur le marché interprovincial ou d'exportation. À cette fin, les PPC accordent des allocations de contingents aux offices provinciaux de commercialisation. Conformément à leur secteur de compétence, les offices provinciaux de commercialisation ont le pouvoir de fixer et de déterminer la quantité de poulet qui peut être commercialisée sur le marché intraprovincial. Les offices provinciaux de commercialisation accordent des allocations de contingents aux producteurs. Grâce à l'autorité conférée par l'ordonnance, les offices provinciaux de commercialisation peuvent accorder à chaque producteur, dans l'exercice de leurs propres compétences et de celles des PPC qui leur sont déléguées, une allocation de contingent lui permettant de commercialiser le poulet sur le marché intraprovincial, interprovincial ou d'exportation.

Consultations

Des consultations exhaustives portant sur le nouvel Accord fédéral-provincial sur le poulet ont été menées sur une période d'environ trois ans auprès des gouvernements fédéral et provinciaux, des offices provinciaux de commercialisation, des PPC et de tous les intervenants de l'industrie. Par la suite, le conseil d'administration des PPC a pris à l'unanimité l'ordonnance de délégation. Le conseil d'administration est composé d'un représentant de chacun des dix offices de commercialisation à qui les pouvoirs seront délégués, ainsi que des représentants des intervenants non-producteurs.

Compliance and Enforcement

CFC monitors the performance by provincial commodity boards of the authority and functions delegated to them. In addition, the National Farm Products Council is responsible for monitoring CFC's operations and advising the Minister of Agriculture and Agri-Food.

Contact

Carola McWade
Deputy Executive Director and Registrar
National Farm Products Council
Canada Building
344 Slater Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1R 7Y3
Telephone: (613) 995-9697
E-mail: mcwadec@agr.gc.ca

Respect et exécution

Les PPC surveillent le rendement des offices provinciaux de commercialisation quant au pouvoir et aux fonctions qui leur ont été délégués. De plus, le Conseil national des produits agricoles assume la responsabilité de surveiller les activités des PPC et de conseiller le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

Personne-ressource

Carola McWade
Directrice exécutive adjointe et greffière
Conseil national des produits agricoles
Édifce Canada
344, rue Slater, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1R 7Y3
Téléphone : (613) 995-9697
Courriel : mcwadec@agr.gc.ca

Registration
SOR/2003-275 24 July, 2003

CUSTOMS TARIFF

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

P.C. 2003-1125 24 July, 2003

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

And whereas the Governor in Council, pursuant to paragraph 34(1)(a) of the *Customs Tariff*^a, is of the opinion that Mongolia is a developing country;

Therefore, in order to extend entitlement to the General Preferential Tariff to all eligible goods that originate in Mongolia, 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 Mongolia)*.

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

AMENDMENT

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

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 General Preferential Tariff (GPT) treatment to Mongolia. This measure should help Mongolia’s economic development prospects and increase their export earnings.

Alternatives

There is no practical alternative. Paragraph 34(1)(a) of the *Customs Tariff* which permits the Governor in Council to extend the benefit of GPT treatment to a country is the most appropriate way to implement the measure.

Enregistrement
DORS/2003-275 24 juillet 2003

TARIF DES DOUANES

Décret modifiant l’annexe du Tarif des douanes (octroi du bénéfice du tarif de préférence général à la Mongolie)

C.P. 2003-1125 24 juillet 2003

Attendu que la Mongolie 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, aux termes de l’alinéa 34(1)a) du *Tarif des douanes*^a, estime que la Mongolie 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 de la Mongolie, le *Décret modifiant l’annexe du Tarif des douanes (octroi du bénéfice du tarif de préférence général à la Mongolie)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L’ANNEXE DU TARIF DES DOUANES (OCTROI DU BÉNÉFICE DU TARIF DE PRÉFÉRENCE GÉNÉRAL À LA MONGOLIE)

MODIFICATION

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

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 décret porte l’octroi du bénéfice du tarif de préférence général (TPG) à la Mongolie, ce qui devrait aider son développement économique et permettre d’augmenter ses revenus d’exportation.

Solutions envisagées

Aucune autre solution pratique n’est envisageable. Le pouvoir prévu à l’alinéa 34(1)a) du *Tarif des douanes* qui autorise la gouverneure en conseil à accorder le bénéfice du TPG à un pays est la façon la plus appropriée de mettre en vigueur cette mesure.

^a S.C. 1997, c. 36

¹ S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

¹ L.C. 1997, ch. 36

Benefits and Costs

The extension of GPT treatment to goods originating in Mongolia is intended to help Mongolia's economic development prospects. Given current trade patterns, the amount of duty foregone is minimal, less than \$10,000 annually.

Consultation

A notice to consult Canadians on the proposed amendments was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 10, 2003. No objections were received. The Department of Foreign Affairs and International Trade, the Canadian International Development Agency, and the Department of Industry continue to support this action.

Compliance and Enforcement

The Canada Customs and Revenue Agency will ensure that the applicable tariff treatment is accorded to imported goods from Mongolia.

Contact

Tom Grace
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-3585

Avantages et coûts

L'octroi du bénéfice du TPG à l'égard des marchandises originaires de la Mongolie vise à aider au développement économique de ce pays. Selon le profil des échanges commerciaux actuels, le montant des droits de douane auquel il est renoncé du fait de cette mesure est minime, s'établissant à moins de 10 000 \$ par année.

Consultations

Un avis a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 10 mai 2003 dans le but de consulter les Canadiennes et les Canadiens concernant les modifications proposées. Aucune opposition n'a été formulée. Le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, l'Agence canadienne de développement international et Industrie Canada continuent d'appuyer la prise de ce décret.

Respect et exécution

L'Agence des douanes et du revenu du Canada veillera à ce que les marchandises importées de Mongolie fassent l'objet du traitement tarifaire approprié.

Personne-ressource

Tom Grace
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-3585

Registration
SOR/2003-276 24 July, 2003

JUDGES ACT

Regulations Amending the Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations

P.C. 2003-1129 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to subsection 47(2) and section 49^a of the *Judges Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE JUDGES ACT
(WIDOW AND CHILDREN ANNUITIES) REGULATIONS**

AMENDMENTS

1. The long title of the *Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations*¹ is replaced by the following:

ANNUITIES PAYABLE TO SURVIVORS AND CHILDREN OF JUDGES REGULATIONS

2. Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. Subsections 2(2) to (5) of the Regulations are replaced by the following:

(2) For the purposes of the Act, “full time attendance at a school or university” as applied to a child of a judge means full time attendance at a school, college, university or other educational institution that provides training or instruction of an educational, professional, vocational or technical nature and a child of a judge is considered to be or to have been in full time attendance at a school or university substantially without interruption

(a) during an absence by reason of a scholastic vacation

(i) if immediately after that vacation the child begins or resumes full time attendance at a school or university in the next ensuing academic year,

(ii) where the child cannot comply with subparagraph (i) by reason of illness or any other physical, mental or emotional condition, if the child begins or resumes full time attendance at a school or university at any time during the academic year immediately following that vacation, or

(iii) where the child cannot comply with subparagraph (ii), if the child begins or resumes such full time attendance in the academic year immediately following that mentioned in subparagraph (i); and

(b) during an absence occurring in an academic year by reason of illness or any other physical, mental or emotional condition, if immediately after that absence the child begins or resumes full time attendance at a school or university in that academic year or in the next ensuing academic year.

Enregistrement
DORS/2003-276 24 juillet 2003

LOI SUR LES JUGES

Règlement modifiant le Règlement d’application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants)

C.P. 2003-1129 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu du paragraphe 47(2) et de l’article 49^a de la *Loi sur les juges*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement d’application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
D’APPLICATION DE LA LOI SUR LES JUGES
(PENSIONS DES VEUVES ET DES ENFANTS)**

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral du Règlement d’application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants)¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT SUR LA PENSION DES SURVIVANTS ET DES ENFANTS DES JUGES

2. L’article 1 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

3. Les paragraphes 2(2) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(2) Pour l’application de la Loi, « fréquentation à temps plein de l’école ou de l’université » s’entend, relativement à l’enfant d’un juge, de la fréquentation à temps plein d’une école, d’un collège, d’une université ou d’un autre établissement d’enseignement dispensant une formation ou un enseignement scolaire, professionnel ou technique; l’enfant est considéré comme fréquentant ou ayant fréquenté à temps plein l’école ou l’université sans interruption appréciable durant les périodes suivantes :

a) pendant les vacances scolaires, dans l’un ou l’autre des cas suivants :

(i) il commence ou se remet à fréquenter à temps plein une école ou une université au début de l’année scolaire qui suit ces vacances,

(ii) si l’enfant ne peut pas se conformer au sous-alinéa (i) pour cause de maladie ou de troubles physiques, mentaux ou émotionnels, il commence ou se remet à fréquenter à temps plein une école ou une université au cours de l’année scolaire qui suit ces vacances,

(iii) si l’enfant ne peut pas se conformer au sous-alinéa (ii), il commence ou se remet à fréquenter à temps plein l’école ou l’université au cours de l’année scolaire qui suit celle qui est mentionnée au sous-alinéa (i);

b) pendant une absence qui a lieu au cours d’une année scolaire et qui est attribuable à une maladie ou à des troubles physiques, mentaux ou émotionnels, si, immédiatement après son absence,

^a S.C. 2000, c. 12, par. 169(b)

¹ C.R.C., c. 985

^a L.C. 2000, ch. 12, al. 169b)

¹ C.R.C., ch. 985

(3) Where the absence by reason of illness of a child of a judge commences after the child has begun an academic year and where, by reason of that illness or any other physical, mental or emotional condition, it is not possible for the child to resume full time attendance at a school or university, the child is, despite paragraph (2)(b), considered to have been in full time attendance, substantially without interruption, at a school or university until the end of that academic year.

(4) Where the death of a child of a judge occurred while the child was absent from school or university by reason of illness or any other physical, mental or emotional condition, the child is, despite subsection (2), considered to have been in full time attendance, substantially without interruption, at a school or university

(a) until the child's death, where it occurred during the academic year in which the absence commenced; or

(b) until the end of the academic year in which the child's absence commenced, where the death occurred after the end of that academic year.

(5) Where a child of a judge ceases to be a child as defined in paragraph 47(1)(b) of the Act, while the child is absent during an academic year by reason of illness or any other physical, mental or emotional condition or during a scholastic vacation, the child is, despite subsection (2), considered to have been in full time attendance at a school or university substantially without interruption until the child ceased to be a child if, immediately after that absence,

(a) in the case of an absence by reason of illness or any other physical, mental or emotional condition the child begins or resumes such full time attendance at a school or university in that academic year or in the next ensuing academic year; and

(b) in the case of an absence by reason of scholastic vacation, the child begins or resumes such full time attendance at a school or university in the academic year immediately following that vacation.

4. Sections 3 and 4 of the Regulations are replaced by the following:

3. (1) On the grant of an annuity under the Act to the survivor or child of a judge or a retired judge, application in writing may be made by or on behalf of the survivor or child to the Minister for payment out of the Consolidated Revenue Fund of the whole or any part of the portion of any estate, legacy, succession or inheritance duties or taxes (in this section referred to as "death duties") payable by the survivor or child that is attributable to the annuity.

(2) The Minister of Finance may, at the request of the Minister, in accordance with an application made under subsection (1), direct that death duties be paid out of the Consolidated Revenue Fund for the survivor or child in respect of the annuity, but the maximum amount that may be so paid out for the survivor or child is the amount equal to the proportion of the death duties payable by the survivor or child in consequence of the death of the judge or retired judge that

(a) the value of the annuity granted to the survivor or child is of

(b) the value of the property in respect of which death duties are payable by the survivor or child in consequence of the death of the judge or retired judge.

il commence ou se remet à fréquenter à temps plein l'école ou l'université au cours de cette année scolaire ou, à défaut, de la suivante.

(3) Si l'absence de l'enfant d'un juge pour cause de maladie commence après le début de l'année scolaire et si, en raison de cette maladie ou de troubles physiques, mentaux ou émotionnels, il est impossible pour l'enfant de se remettre à fréquenter à temps plein l'école ou l'université, il est, malgré l'alinéa (2)b), considéré comme ayant fréquenté à temps plein l'école ou l'université sans interruption appréciable jusqu'à la fin de l'année scolaire.

(4) Si l'enfant d'un juge décède alors qu'il était absent de l'école ou de l'université pour cause de maladie, de troubles physiques, mentaux ou émotionnels, il est considéré, malgré le paragraphe (2), comme ayant fréquenté à temps plein l'école ou l'université sans interruption appréciable :

a) jusqu'à son décès, s'il a eu lieu pendant l'année scolaire au cours de laquelle l'absence a débuté;

b) jusqu'à la fin de l'année scolaire au cours de laquelle l'absence a débuté, si le décès a eu lieu après la fin de cette année scolaire.

(5) L'enfant d'un juge est considéré, malgré le paragraphe (2), comme ayant fréquenté à temps plein l'école ou l'université sans interruption appréciable jusqu'au moment où il cesse d'être un enfant au sens de l'alinéa 47(1)b) de la Loi, alors qu'il est absent au cours d'une année scolaire, pour cause de maladie ou de troubles physiques, mentaux ou émotionnels ou au cours de vacances scolaires si, immédiatement après une telle absence, l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

a) dans le cas d'une absence pour cause de maladie ou de troubles physiques, mentaux ou émotionnels au cours d'une année scolaire, il commence ou se remet à fréquenter à temps plein l'école ou l'université au cours de la même année scolaire ou, à défaut, au cours de la suivante;

b) dans le cas d'une absence pendant les vacances scolaires, il commence ou se remet à fréquenter à temps plein l'école ou l'université au cours de l'année scolaire qui suit ces vacances.

4. Les articles 3 et 4 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Lors de l'octroi au survivant ou à l'enfant d'un juge ou d'un juge à la retraite d'une pension prévue par la Loi, il peut être demandé par écrit au Ministre, par le survivant ou l'enfant, ou en son nom, que soient acquittés, par prélèvement sur le Trésor, tout ou partie des droits sur les successions ou sur les legs, appelés « droits successoraux » au présent article, que le survivant ou l'enfant doit payer sur cette pension.

(2) Le ministre des Finances peut, à la requête du Ministre, conformément à la demande présentée en vertu du paragraphe (1), ordonner que soient acquittés pour le survivant ou l'enfant, par prélèvement sur le Trésor, les droits successoraux afférents à sa pension, à concurrence du montant correspondant au rapport entre les valeurs suivantes :

a) la valeur de la pension accordée au survivant ou à l'enfant;

b) la valeur des biens sur lesquels le survivant ou l'enfant doit payer des droits successoraux à la suite du décès du juge ou du juge à la retraite.

(3) The value of the property referred to in paragraph (2)(b) is the value used for the purpose of the final determination of the death duties payable by the survivor or child in respect of that property.

(4) Where the Minister of Finance makes a direction in accordance with subsection (2), the annuity payments to the survivor or child shall be reduced either for a term requested by or on behalf of the survivor or child in the application made under subsection (1) or, if no such request is made, during the entire period for which the annuity is payable, by one twelfth of the amount calculated by dividing the amount of the death duties to be paid for the survivor or child out of the Consolidated Revenue Fund by the value of an annuity of \$1 per annum payable monthly for the term requested in the application made under subsection (1) or, if no such request is made, for a period for which the annuity is payable to a person of the age of the survivor or child at the date of payment of the death duties out of the Consolidated Revenue Fund, calculated

(a) in the case of an annuity payable to the survivor, in accordance with the table entitled "a(f) Ultimate Table" appearing in the "Mortality of Annuitants 1900-1920" published on behalf of the Institute of Actuaries and the Faculty of Actuaries in Scotland, 1924, together with interest at the rate of 4% per annum; and

(b) in the case of an annuity payable to a child, at an interest rate of 4% per annum, and the child's life expectancy shall not be taken into account.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Description

The *Regulations Amending the Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations* are made pursuant to sections 47 and 49 of the *Judges Act*. These Regulations define the expression "full-time attendance at a school or university" as it relates to a child's eligibility for an annuity and specify the circumstances under which attendance at a school or university shall be determined to be substantially without interruption. They also set out the circumstances in which certain taxes may be paid out of the Consolidated Revenue Fund on behalf of a survivor or child of a judge who is in receipt of an annuity.

Purpose of the Amendments

The purpose of the amendments is to ensure equal treatment under the law for common-law opposite-sex and common-law same-sex partners, resulting in the replacement of the term "widow" or "survivor".

Modernizing Benefits and Obligations

The regulations affect the surviving spouse, common-law partner, and children of a judge by defining the circumstances in which they will be entitled to an annuity or to the payment of

(3) La valeur des biens visés à l'alinéa (2)b) est celle sur laquelle est fondée la détermination définitive des droits successoraux que le survivant ou l'enfant doit payer à leur égard.

(4) Dans le cas où le ministre des Finances ordonne la mesure prévue au paragraphe (2), il doit être défalqué, pendant la période indiquée par le survivant ou l'enfant dans la demande prévue au paragraphe (1) ou, à défaut, pendant toute la durée du versement de la pension, un douzième de la somme obtenue par division de la valeur des droits successoraux à acquitter pour le survivant ou l'enfant sur le Trésor par celle d'une pension de 1 \$ par an payable mensuellement pendant la période indiquée dans la demande prévue au paragraphe (1) ou, à défaut, pendant la période de versement d'une pension à une personne de l'âge du survivant ou de l'enfant à la date du paiement des droits successoraux sur le Trésor, calculée :

a) dans le cas d'une pension due au survivant, conformément à la table « a(f) Ultimate Table » du « Mortality of Annuitants, 1900-1920 », publiée pour le compte de l'Institute of Actuaries et de la Faculty of Actuaries en Écosse en 1924, ainsi que l'intérêt au taux de 4 % l'an;

b) dans le cas d'une pension due à l'enfant, au taux de 4 % l'an, indépendamment de son espérance de vie.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. 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 *Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants)* est adopté en vertu des articles 47 et 49 de la *Loi sur les juges*. Le règlement prévoit que l'expression « fréquentation à plein temps d'une école ou d'une université » désigne l'admissibilité d'un enfant à une pension. Il prévoit dans quelles circonstances l'enfant sera considéré comme fréquentant ou ayant fréquenté à temps plein l'école ou l'université sans interruption appréciable ainsi que dans quelles circonstances le droit au paiement de certaines taxes par le Trésor au nom d'un survivant ou de l'enfant du juge qui reçoit une pension est accordé.

Objectifs des modifications

Les modifications ont pour but de faire en sorte que la Loi assure un traitement égal aux conjoints de fait de sexes opposés et aux conjoints de fait du même sexe. C'est pourquoi on a substitué le terme « survivant » au terme « veuve ».

Moderniser les avantages sociaux et les obligations à remplir

Le règlement a des répercussions sur le conjoint survivant, le conjoint de fait et les enfants d'un juge parce qu'il prévoit dans quels cas ils auront droit à une pension ou au paiement de

certain taxes out of the Consolidated Revenue Fund. The amendments are required in light of the need to be consistent with the *Modernization of Benefits and Obligations Act* (Bill C-23). Bill C-23 amended 68 federal statutes to extend benefits and obligations to common-law same-sex partners on the same basis as common-law opposite-sex partners, while maintaining the clear legal distinction between married and unmarried relationships.

The changes will have little impact on most Canadians. Those affected will be individuals in common-law partnerships, defined as two persons who are cohabiting in a conjugal relationship, having so cohabited for a period of at least one year.

Alternatives

Not including common-law partners would be inconsistent with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the federal approach in Bill C-23.

Benefits and Costs

Extending equal treatment under the law to common-law partners is not expected to add significantly to the costs of the regulation.

Consultation

The amendments to the *Judges Act* made pursuant to Bill C-23 were put before the Judicial Compensation and Benefits Commission for its consideration. The Commission supported the amendments, stating that they were an important, timely and appropriate response to the issues concerning survivor benefits.

This regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 16, 2002 and no comments were received.

Contact

Yan Leduc
Counsel
Judicial Affairs Unit
Department of Justice
Telephone: (613) 946-8923

certaines taxes par le Trésor. Les modifications sont requises pour rendre la *Loi sur les juges* conforme à la *Loi sur la modification de certains régimes d'avantages et d'obligations* (projet de loi C-23). Le projet de loi C-23 a modifié 68 lois fédérales pour accorder aux conjoints de fait du même sexe les avantages sociaux et les obligations conférées aux conjoints de fait de sexes opposés tout en maintenant la distinction juridique entre les couples mariés et les unions de fait.

Les changements auront peu d'incidences pour les Canadiens et les Canadiennes pour la plupart. Les personnes touchées seront celles qui font partie d'un couple en union libre. Un couple en union libre est composé de deux personnes qui ont des rapports conjugaux et qui cohabitent depuis au moins un an.

Solutions envisagées

Refuser aux conjoints de fait les avantages ci-dessus serait contraire à la *Charte canadienne des droits et des libertés* et à l'approche adoptée par le gouvernement fédéral dans le projet de loi C-23.

Avantages et coûts

Faire en sorte que la Loi accorde un traitement égal aux conjoints de fait ne devrait pas augmenter considérablement les coûts du règlement.

Consultations

La Commission d'examen de la rémunération des juges a été saisie des modifications à la *Loi sur les juges* prévues par le projet de loi C-23. La Commission s'est déclarée en faveur des modifications, disant qu'elles étaient une réponse importante, adéquate et apportée au bon moment au problème des avantages sociaux accordés aux survivants.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 mars 2002 et aucune observation n'a été reçue.

Personne-ressource

Yan Leduc
Avocat
Services des affaires juridiques
Ministère de la Justice
Téléphone : (613) 946-8923

Registration
SOR/2003-277 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

P.C. 2003-1130 24 July, 2003

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 2, 2002, a copy of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the form set out in the annexed Order, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Order or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 90(1) of that Act, the Governor in Council is satisfied that the substances set out in the annexed Order are toxic substances;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

ORDER ADDING TOXIC SUBSTANCES TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*¹ is amended by adding the following after item 66:

67. Particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both

68. Particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2003-277 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

C.P. 2003-1130 24 juillet 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 2 novembre 2002, le projet de décret intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 90(1) de cette loi, la gouverneure en conseil est convaincue que les substances visées par le décret ci-après sont des substances toxiques,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCES TOXIQUES À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 66, de ce qui suit :

67. Particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou des deux

68. Particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1999, c. 33

¹ S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 1999, ch. 33

¹ L.C. 1999, ch. 33

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Order.)***Description**

The purpose of this initiative is to add:

- particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both; and
- particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants,

to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

Releases from primary and secondary copper smelters and refineries, and releases from primary and secondary zinc smelters and zinc refineries are listed on the second Priority Substances List (PSL2). Releases from copper smelters/refineries and zinc plants are complex mixtures containing varying amounts of numerous substances. Following the assessments of these two substances, it was concluded that a number of their components are considered “toxic” as defined in section 64 of CEPA 1999. These include metals (largely in the form of particulates) contained in emissions from copper smelters and refineries, metals (largely in the form of particulates) contained in emissions from zinc plants, respirable particulate matter less than or equal to 10 microns (PM₁₀) and sulphur dioxide (SO₂).

PM₁₀ was also listed as a PSL2 substance, and was concluded to be “toxic” as defined in section 64 of CEPA 1999. This substance was subsequently added to Schedule 1 of CEPA 1999. Sulphur dioxide has already been proposed for addition to the List of Toxic Substances through a Notice on Precursors to PM₁₀, and Ozone and its Precursors published in the *Canada Gazette*, on July 27, 2002. Consequently, only particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both, and particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants are added to Schedule 1 as part of this Notice.

Scientific assessments indicate that these substances are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity, and are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, these substances are added to the List of Toxic Substances in Schedule 1.

The full Assessment Report may be obtained from the Inquiry Centre, Environment Canada, 351 St. Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec, K1A 0H3 (1-800-668-6767), or an electronic version (pdf file) may be requested via e-mail from PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Authority

Subsection 76(1) of CEPA 1999 requires the Minister of the Environment and the Minister of Health to compile a list, to be known as the Priority Substances List, which may be amended from time to time, and which identifies substances (including

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)***Description**

Le but de cette initiative est d'ajouter les :

- particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou des deux; et
- particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc

à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)].

Les rejets des fonderies de cuivre de première et de deuxième fusion et des affineries de cuivre ainsi que les rejets des fonderies de zinc de première et de deuxième fusion et des affineries de zinc figurent à la deuxième liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP2). Les rejets des fonderies et affineries de cuivre et de zinc sont des mélanges complexes contenant des quantités variables de nombreuses substances. L'évaluation de ces rejets permet de conclure qu'un certain nombre de leurs constituants sont considérés « toxiques » au sens de l'article 64 de la LCPE (1999). Il s'agit de métaux (surtout sous forme de particules) présents dans les émissions des fonderies et des affineries de cuivre, de métaux (surtout sous forme de particules) présents dans les émissions des fonderies et affineries de zinc, de particules inhalables inférieures ou égales à 10 microns (PM₁₀) et d'anhydride sulfuré (SO₂).

Les PM₁₀ ont également été inscrites à la LSIP2 et elles ont été jugées « toxiques » au sens de l'article 64 de la LCPE (1999). Elles ont ensuite été incluses à l'annexe 1 de la LCPE (1999). Il a déjà été proposé d'ajouter le SO₂ à la liste des substances toxiques par l'entremise de la publication préalable d'un projet de décret sur les « précurseurs de PM₁₀, d'ozone et ses précurseurs » dans la *Gazette du Canada* le 27 juillet 2002. Ainsi, les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou les deux, et les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc sont ajoutées à l'annexe 1.

Une évaluation scientifique révèle que ces substances pénètrent dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir un effet nocif, immédiatement ou à long terme, sur l'environnement ou sur la biodiversité biologique, et pénètrent dans l'environnement en une quantité ou une concentration pouvant constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine. En conséquence, ces substances sont inscrites à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

On peut obtenir le rapport d'évaluation complet de cette substance à l'Informatique d'Environnement Canada, 351, boul. St-Joseph, Gatineau (Québec), K1A 0H3, (1-800-668-6767). On peut également obtenir une version électronique (format pdf) en faisant une demande par courriel à PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Loi

Le paragraphe 76(1) de la LCPE (1999) exige que les ministres de l'Environnement et de la Santé fassent la compilation d'une liste, appelée Liste des substances d'intérêt prioritaire, qui peut être modifiée au besoin et qui identifie les substances (y compris

chemicals, groups of chemicals, effluents and wastes) that may be harmful to the environment or constitute a danger to human health. The Act also requires both Ministers to assess these substances to determine whether they are “toxic” or capable of becoming “toxic” as defined under section 64 of the Act. A substance is determined to be “toxic” if it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that:

- (a) have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity;
- (b) constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends; or
- (c) constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Assessment of Substances on the Priority Substances List

The responsibility for assessing priority substances is shared by Environment Canada and Health Canada. The assessment process includes examining potential effects to humans and other organisms as well as determining the entry of the substance into the environment, the environmental fate of the substance and the resulting exposure.

Upon completion of the scientific assessment for each substance, a draft assessment report is prepared and made available to the public. In addition, the Ministers must publish the following in the *Canada Gazette*, Part I:

- 1. a summary of the scientific results of the assessment; and
- 2. a statement as to whether they propose to recommend:
 - (a) that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1; or
 - (b) that no further action be taken in respect of the substance.

The notice in the *Canada Gazette*, Part I provides for a 60-day public comment period during which interested parties can file written comments on the recommendations that the Ministers propose to take and their scientific basis.

After taking into consideration any comments received, the Ministers may, if they deem it appropriate, make revisions to the draft assessment report. The Ministers must then publish in the *Canada Gazette* their final decision as to whether they propose to recommend that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 or whether they recommend that no further action be taken in respect of the substance. A copy of the final report of the assessment is also made available to the public. If the Ministers’ final decision is to propose that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1, they must also recommend to the Governor in Council that the substance be added to the List.

Once a substance is listed on the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999, the Government has the authority to regulate toxic substances or propose other instruments respecting preventive or control actions (e.g., pollution prevention plan, an environmental emergency plan).

les substances chimiques, les groupes de substances chimiques, les organismes vivants, les effluents et les déchets) pouvant être dommageables pour l’environnement ou constituer un danger pour la santé humaine. La Loi exige aussi que les deux ministres évaluent ces substances afin de déterminer si elles sont effectivement ou potentiellement toxiques, tel que défini à l’article 64 de la Loi. Une substance est déterminée « toxique » si elle pénètre ou peut pénétrer dans l’environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à :

- a) avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l’environnement ou sur la diversité biologique;
- b) mettre en danger l’environnement essentiel à la vie; ou
- c) constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaine.

Évaluation des substances figurant à la Liste des substances d’intérêt prioritaire

La responsabilité de l’évaluation des substances d’intérêt prioritaire relève conjointement d’Environnement Canada et de Santé Canada. Le processus d’évaluation consiste à examiner les effets potentiels d’une substance sur les humains et d’autres organismes ainsi qu’à déterminer la pénétration et le devenir de cette substance dans l’environnement et l’exposition qui en résulte.

À la fin de l’évaluation scientifique de chaque substance un rapport d’évaluation préliminaire est rédigé et rendu public. De plus, les ministres doivent publier ce qui suit dans la *Gazette du Canada* Partie I :

- 1. un sommaire des résultats scientifiques de l’évaluation; et
- 2. une déclaration dans laquelle ils proposent de recommander :
 - a) que la substance soit ajoutée à la Liste des substances toxiques de l’annexe 1; ou
 - b) qu’aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance.

L’avis publié dans la *Gazette du Canada* donne 60 jours au public pour faire connaître ses commentaires, période durant laquelle les parties concernées peuvent présenter par écrit leurs commentaires sur les recommandations formulées par les ministres et sur leur fondement scientifique.

Après avoir tenu compte des commentaires reçus, les ministres peuvent, s’ils le jugent approprié, réviser le rapport d’évaluation préliminaire. Les ministres doivent ensuite publier dans la *Gazette du Canada* leur décision finale, c’est-à-dire s’ils proposent de recommander l’ajout de la substance à la Liste des substances toxiques de l’annexe 1 ou s’ils recommandent qu’aucune autre mesure ne soit prise relativement à la substance. Une copie du rapport final d’évaluation est également rendue publique. Si la décision finale des ministres est de recommander l’ajout de la substance à la Liste des substances toxiques de l’annexe 1, ils doivent aussi recommander au gouverneur en conseil l’ajout de la substance à ladite liste.

Une fois qu’une substance figure à la Liste des substances toxiques de l’annexe 1 de la LCPE (1999), le gouvernement a le pouvoir de réglementer les substances toxiques ou de mettre en vigueur d’autres instruments relatifs à des mesures de prévention ou de contrôle (p. ex., un programme de prévention de la pollution, un plan d’urgence environnementale).

Particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both, and particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants

Assessments of the releases from primary and secondary copper smelters and copper refineries, and releases from primary and secondary zinc smelters and zinc refineries have been conducted and reported together due to the similar nature of the two types of facilities and the common approach used in assessing their releases. Zinc operations use integrated processes that are a combination of smelting and refining and are therefore conventionally referred to as "zinc plants." The six copper smelters, four copper refineries and four zinc plants currently operating in Canada were considered in the assessments.

Releases from copper smelters/refineries and zinc plants are complex mixtures, containing varying amounts of numerous substances. Since most releases are discharged to air, and releases to air have the greatest potential for causing widespread effects, these assessments have focused on environmental and human health risks of air emissions. The components of releases to air that were examined most closely are sulphur dioxide (SO₂), the metals (largely in the form of particulate matter) copper, zinc, nickel, lead, cadmium, chromium and arsenic, and respirable particulate matter less than or equal to 10 microns (PM₁₀).

It was concluded from estimated annual metal deposition rates that there is potential for effects to aquatic and/or soil dwelling organisms from exposure to steady-state concentrations of metals in the vicinity of copper smelters/refineries and zinc plants resulting from emissions (especially of copper and zinc, respectively) from these facilities. Impacted areas were estimated to extend up to about 14 km from the facilities. In all cases it is recognized that the range of impact is dependent on the emissions of the individual facilities as well as on local meteorology and geography. It is also recognized that emissions from zinc plants using exclusively pressure-leach technology will be significantly less than those using roasting processes.

The health assessment addressed potential risks to nearby populations from current releases from copper smelters/refineries and zinc plants in Canada. Based on recent data, concentrations of arsenic, cadmium, chromium, nickel and lead in air are generally increased in the vicinity of most Canadian copper smelters/refineries and zinc plants in relation both to proximity to the facilities and to background concentrations at remote sites.

Based on assessments conducted previously on the Priority Substances List under CEPA, carcinogenicity is considered to be the critical effect for arsenic, cadmium, chromium and nickel, in light of the sufficient weight of evidence for lung tumours in occupational populations or experimental animals following inhalation of compounds of each of these metals. Levels of airborne lead also exceed health-based guidelines near certain Canadian facilities involved in smelting copper, indicating potential for lead-induced health effects.

Particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou des deux, et les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc

Les « rejets des fonderies de cuivre de première et de deuxième fusion et des affineries de cuivre » et les « rejets des fonderies de zinc de première et de deuxième et de deuxième fusion et des affineries de zinc » ont été évalués ensemble et font l'objet d'un même rapport à cause des similitudes entre les deux types d'exploitation et à cause de la méthode commune adoptée pour évaluer leurs rejets. Pour la production du zinc, on a recours à des procédés intégrés combinant fonte et affinage, et ces installations sont habituellement appelées « usines d'élaboration du zinc ». La présente évaluation prend en considération les six fonderies de cuivre, les quatre affineries de cuivre et les quatre usines de traitement du zinc actuellement en opération au Canada.

Les rejets des fonderies et affineries de cuivre et des usines de traitement du zinc sont des mélanges complexes contenant des quantités variables de nombreuses substances. Comme la plus grande partie des rejets sont effectués dans l'atmosphère, et que ces émissions dans l'atmosphère sont susceptibles de provoquer le plus d'effets, les présentes évaluations ont mis l'accent sur les risques pour l'environnement et la santé humaine de ces rejets dans l'atmosphère. Les constituants des émissions dans l'atmosphère qui ont été étudiés de plus près sont le SO₂, les métaux (majoritairement sous forme de particules) comme le cuivre, le zinc, le nickel, le plomb, le cadmium, le chrome et l'arsenic ainsi que les PM₁₀.

On a conclu que l'exposition aux concentrations de métaux en état d'équilibre à proximité des fonderies et affineries de cuivre et des usines de traitement du zinc due aux émissions (en particulier de cuivre et de zinc) de ces usines peuvent avoir des effets sur les organismes aquatiques ou terrestres. On estime que les régions touchées s'étendent à environ 14 kilomètres des usines. Dans tous les cas, il est reconnu que la gamme des effets dépend des émissions de chaque usine ainsi que de la géographie et des conditions météorologiques locales. Il est également reconnu que les émissions provenant des usines de traitement du zinc utilisant une technologie de lixiviation sous pression sont de beaucoup inférieures à celles utilisant des procédés de grillage.

L'évaluation des risques pour la santé humaine traite des risques potentiels pour les populations avoisinantes que constituent les rejets actuels des fonderies et affineries de cuivre et des usines d'élaboration du zinc au Canada. Selon des données récentes, les concentrations d'arsenic, de cadmium, de chrome, de nickel et de plomb s'accroissent en fonction de la proximité des fonderies et des affineries de cuivre et des usines de traitement du zinc du Canada par rapport aux concentrations de référence des sites éloignés.

Selon les évaluations déjà faites pour la Liste des substances d'intérêt prioritaire de la LCPE (1999), la cancérogénéité constitue l'effet critique de l'arsenic, du cadmium, du chrome et du nickel. Les tumeurs pulmonaires chez la population professionnelle ou chez les animaux expérimentaux dues à l'inhalation de composés de chacun de ces métaux en sont une preuve suffisante. Les concentrations de plomb dans l'air dépassent également les lignes directrices pour la santé près de certaines usines canadiennes engagées dans la fonte du cuivre et indiquent pour cette substance un potentiel d'effets nocifs sur la santé.

Based on available data, it has been concluded that emissions from copper smelters and refineries, and from zinc plants of metals (largely in the form of particulates) and of sulphur dioxide are entering the environment in quantities or concentrations or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Based on available data concerning the effects of PM₁₀, sulphur dioxide and compounds of arsenic, cadmium, chromium, lead and nickel, it has been concluded that emissions from copper smelters and refineries and from zinc plants of PM₁₀, of metals (largely in the form of particulates), and of sulphur dioxide, are entering the environment in quantities or concentrations or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health. Therefore, metals (largely in the form of particulates) contained in emissions from copper smelters and refineries, metals (largely in the form of particulates) contained in emissions from zinc plants, PM₁₀ and sulphur dioxide are considered "toxic" as defined in section 64 of CEPA 1999.

The nomenclature on Schedule 1 appropriately reflects the releases that: (1) have effectively been assessed, and (2) meet the criteria in section 64 of the Act. Therefore, the appropriate nomenclature is particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both, and particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants.

Alternatives

The assessment report concludes that the substances are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity, and are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Consequently, the Ministers have determined that the alternative of taking no further action is not acceptable for the substances mentioned above.

When the Ministers indicate that they recommend a substance for addition to Schedule 1, a range of management instruments will be analysed and considered as possible preventive or control actions for the substance.

Benefits and Costs

By adding particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both, and particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants to the List of Toxic Substances, the Government declares these substances toxic under CEPA 1999. The decision to amend the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999 is solely based on a science assessment. The Government will undertake an appropriate assessment of the potential impacts of a range of possible instruments during the risk management phase.

À la lumière des données disponibles, on a conclu que les émissions de métaux (majoritairement sous forme de particules) et de SO₂ des fonderies et des affineries de cuivre et des usines de traitement du zinc pénètrent dans l'environnement en une quantité ou en une concentration ou dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet nocif immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sur sa diversité biologique. Compte tenu des données disponibles sur les effets des PM₁₀, de SO₂ et des composés d'arsenic, de cadmium, de chrome, de plomb et de nickel, on a conclu que les émissions de PM₁₀, de métaux (majoritairement sous forme de particules) et de SO₂ des fonderies et des affineries de cuivre ainsi que des usines de traitement du zinc pénètrent dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines. En conséquence, les métaux (majoritairement sous forme de particules) provenant des émissions des fonderies et des affineries de cuivre, les métaux (majoritairement sous forme de particules) provenant des émissions des usines de traitement du zinc, les PM₁₀ et le SO₂ sont considérés comme « toxiques », au sens de l'article 64 de la LCPE (1999).

La nomenclature reflète de façon appropriée : (1) les rejets qui ont été effectivement évalués, et (2) les rejets qui satisfont aux critères de l'article 64 de la Loi. Ainsi la nomenclature appropriée est la suivante : les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou les deux et les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc.

Solutions envisagées

Le rapport d'évaluation conclut que les substances pénètrent dans l'environnement en une quantité ou en une concentration ou dans des conditions qui ont ou peuvent avoir un effet nocif immédiat ou à long terme sur l'environnement ou sur sa diversité biologique et pénètrent dans l'environnement en une quantité ou en une concentration ou dans des conditions qui peuvent constituer un danger pour la vie ou la santé humaine au Canada.

En conséquence, les ministres ont déterminé que la solution de rechange, qui consiste à ne pas prendre de mesures additionnelles, n'est pas acceptable pour ces substances.

Lorsque les ministres recommandent l'ajout d'une substance à l'annexe 1, une série d'options de gestion seront considérées et analysées comme mesures de prévention ou de contrôle qui s'appliqueront à cette substance.

Avantages et coûts

En ajoutant les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou des deux, et les particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc à la Liste des substances toxiques, le gouvernement déclare ces substances toxiques en vertu de la LCPE (1999). La décision de modifier la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999) repose entièrement sur des évaluations scientifiques. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée des impacts potentiels durant la phase de gestion de risques.

Consultation

On July 1, 2000, a notice concerning the assessment for these priority substances under CEPA 1999 was published in the *Canada Gazette*, Part I as follows:

Publication after Assessment of Two substances — Releases from Primary and Secondary Copper Smelters and Refineries and Releases from Primary and Secondary Zinc Smelters and Refineries — Specified on the Priority Substances List (Subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

The above notice offered interested parties the opportunity to comment, within 60 days on the draft assessment report and the Ministers' recommendation to have these substances added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999.

No comments on the assessment report were received during the 60-day public comment period.

The proposed addition of these substances to Schedule 1 was brought to the attention of industrial stakeholders both via the Mining Association of Canada, and at a meeting of the Base-metals Environmental Multi-stakeholder Advisory Group, which includes representatives from all of the companies subject to these assessments. No significant issues were raised.

The addition of particulate matter containing metals that is released in emissions from copper smelters or refineries, or from both, and particulate matter containing metals that is released in emissions from zinc plants to the List of Toxic Substances is justified considering that there has been no additional data or information presented to contradict the scientific conclusion of the assessment report.

The proposed Order adding toxic substances to Schedule 1 of CEPA 1999 was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 2, 2002. During the 60-day comment period that ended on January 1, 2003, no comments were received.

CEPA National Advisory Committee

The CEPA National Advisory Committee has been given an opportunity to advise the Ministers on the scientific evidence supporting the declaration of the substances as toxic and their proposal to have these added to the List of Toxic Substances in Schedule 1. There were no concerns raised with respect to the addition of the substances to the List of Toxic Substances in Schedule 1.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement requirements associated with the List of Toxic Substances in Schedule 1 itself.

Contacts

Danie Dubé
Chief
Existing Substances Branch
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-0356
E-mail: danie.dube@ec.gc.ca

Consultations

Le 1^{er} juillet 2000, un avis concernant l'évaluation de ces substances d'intérêt prioritaire aux termes de la LCPE (1999) a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I comme suit :

Publication concernant l'évaluation de deux substances — rejets des fonderies et affineries de cuivre primaire et secondaire et rejets des fonderies et affineries de zinc primaire et secondaire — inscrites à la Liste des substances d'intérêt prioritaire (paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))

L'avis ci-dessus donnait aux parties concernées la possibilité de commenter, dans les 60 jours, le rapport d'évaluation préliminaire de ces substances d'intérêt prioritaire et la proposition des ministres d'ajouter ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Aucun commentaire a été reçu sur le rapport d'évaluation durant la période de publication préalable de 60 jours.

La proposition visant l'ajout de ces substances à l'annexe 1 a été portée à l'attention des intervenants du secteur industriel par l'Association minière du Canada, et lors d'une réunion du Groupe consultatif d'intervenants environnementaux du secteur des métaux de base, qui incluait des représentants de toutes les entreprises assujetties à ces évaluations. Aucun problème majeur n'a été soulevé.

L'ajout des particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des fonderies ou des affineries de cuivre, ou des deux, et des particules qui contiennent des métaux et qui sont rejetées dans les émissions des usines de traitement du zinc à la Liste des substances toxiques est justifié étant donné qu'aucune donnée ni information additionnelle n'a été présentée pour contredire les conclusions scientifiques des rapports d'évaluation.

Le décret d'inscription des substances toxiques à l'annexe 1 de la LCPE (1999) a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 novembre 2002. Durant la période de commentaires qui s'est terminée le 1^{er} janvier 2003, aucun commentaire n'a été reçu.

Comité consultatif national de la LCPE

Le Comité consultatif national de la LCPE a eu la possibilité d'informer les ministres de la preuve scientifique étayant la déclaration de ces substances comme étant toxiques et la proposition de les ajouter à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1. Personne ne s'est opposé à l'ajout de ces substances à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

Respect et exécution

Il n'y a aucune exigence de conformité ou d'exécution associée à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1.

Personnes-ressources

Danie Dubé
Chef
Direction des substances existantes
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-0356
Courriel : danie.dube@ec.gc.ca

Céline Labossière
Senior Economist
Regulatory and Economic Analysis Branch
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377
E-mail: celine.labossiere@ec.gc.ca

Céline Labossière
Économiste principale
Direction de l'analyse réglementaire et économique
Ministère de l'Environnement
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377
Courriel : celine.labossiere@ec.gc.ca

Registration
SOR/2003-278 24 July, 2003

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2003-1131 24 July, 2003

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 10, 2003 a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the annexed form;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency in accordance with subsection 34(2)^b of the Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on June 13, 2003 by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule I to the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ are replaced by the following:

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part thereof and its contiguous waters is \$7.57 for each kilometre (\$12.60 for each statute mile), plus \$168 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$368 and \$1,615, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$553.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$35 for each kilometre (\$58.32 for each statute mile), plus \$217 for each lock transited, with a minimum charge of \$725.

(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

Enregistrement
DORS/2003-278 24 juillet 2003

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 2003-1131 24 juillet 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 10 mai 2003, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris le 13 juin 2003 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe I du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*¹ sont remplacés par ce qui suit :

1. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base exigible pour la traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes, est de 7,57 \$ le kilomètre (12,60 \$ le mille terrestre), plus 168 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base exigible pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 368 \$ et d'au plus 1 615 \$.

(3) Le droit de base exigible pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 553 \$.

(4) Lorsque, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour toute autre raison que les instructions données par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base exigible est de 35 \$ le kilomètre (58,32 \$ le mille terrestre), plus 217 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 725 \$.

(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe I figurant dans la colonne 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1. (a)	1,338
(b)	1,338
2.	897
3.	529
4.	1,561
5.	897
6.	650
7.	1,809
8.	1,164
9.	897
10.	529
11.	1,174
12.	1,174
13.	912
14.	529
15.	650

(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,410
2.	1,181
3.	530
4.	530

2. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1. (a)	347
(b)	345
(c)	284
2. (a)	330
(b)	265
(c)	271

(2) Subsection 2(3) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a moorage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$678.

3. Subsections 3(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$49 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$778.

4. Section 4 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1. (a)	1 338
(b)	1 338
2.	897
3.	529
4.	1 561
5.	897
6.	650
7.	1 809
8.	1 164
9.	897
10.	529
11.	1 174
12.	1 174
13.	912
14.	529
15.	650

(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe I figurant dans la colonne 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 410
2.	1 181
3.	530
4.	530

2. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe I figurant dans la colonne 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1. (a)	347
(b)	345
(c)	284
2. (a)	330
(b)	265
(c)	271

(2) Le paragraphe 2(3) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le droit de base pour les services de pilotage comportant à la fois un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 678 \$.

3. Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans les eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire exigible est de 49 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est de 778 \$ par période de 24 heures.

4. L'article 4 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or moorage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$49 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour of that delay.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$778.

5. Subsections 5(1) to (3) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

5. (1) If a request for a pilotage service is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,045.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$49 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$778.

6. Subsections 7(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$301 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$301 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked.

7. The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule II to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	2,740	N/A
2.	12.59 for each kilometre (20.95 for each statute mile), plus 350 for each lock transited	705
3.	491	N/A
4.	1,056	N/A

8. (1) Paragraph 4(1)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$91

(2) Paragraph 4(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,409

9. (1) Paragraph 5(1)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$91

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 49 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (1) est de 778 \$ par période de 24 heures.

5. Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 1 045 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est exigible, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 49 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal exigible en vertu du paragraphe (2) est de 778 \$ par période de 24 heures.

6. Les paragraphes 7(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. (1) Lorsqu'un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et qu'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est de 301 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Lorsqu'un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base exigible est de 301 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

7. Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe II figurant dans les colonnes 2 et 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	2 740	S/O
2.	12,59 le kilomètre (20,95 le mille terrestre), plus 350 pour chaque écluse franchie	705
3.	491	S/O
4.	1 056	S/O

8. (1) L'alinéa 4(1)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 91 \$

(2) L'alinéa 4(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 409 \$

9. (1) L'alinéa 5(1)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 91 \$

(2) Paragraph 5(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,409

10. (1) Subsection 6(1) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

6. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,045.

(2) Paragraph 6(2)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$91

(3) Paragraph 6(3)(b) of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(b) \$1,409

11. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule III to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	795.45
2.	556.36

COMING INTO FORCE

12. 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 Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the Province of Quebec, south of the northern entrance to St. Lambert Lock and in and around the Provinces of Ontario and Manitoba.

Section 33 of the *Pilotage Act* allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. To support its efforts towards maintaining fiscal self-sufficiency, it is necessary for the Authority to amend the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (the GLPTR) to reflect an overall 4.5 per cent increase in pilotage charges.

For the period between 1994 and 2001, the Authority did not raise its pilotage charges despite an aggregate rate of inflation of approximately 20 per cent. In fact, in 1999 and 2000, the GLPTR were amended to provide two successive 5 per cent reductions in tariff charges thereby saving the marine industry over \$1 million. Pilotage charges were increased for the first time in nine years by 3 per cent in 2002 and a further 4 per cent in 2003. This reflects a 7 per cent increase during the period when inflation totaled 20 per cent.

(2) L'alinéa 5(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 409 \$

10. (1) Le paragraphe 6(1) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base exigible est de 1 045 \$.

(2) L'alinéa 6(2)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 91 \$

(3) L'alinéa 6(3)(b) de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) de 1 409 \$

11. Le passage des articles 1 et 2 du tableau de l'article 1 de l'annexe III figurant dans la colonne 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	795,45
2.	556,36

ENTREE EN VIGUEUR

12. 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

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'APGL) a la responsabilité d'administrer pour des raisons de sécurité un service de pilotage efficace dans les eaux Canadiennes de la province de Québec situées au sud de l'entrée nord de l'écluse Saint-Lambert et à l'intérieur et autour des provinces de l'Ontario et du Manitoba.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* habilite l'APGL à prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et de nature à assurer l'autonomie financière de ses activités. Pour maintenir ses efforts en vue de conserver l'autonomie financière, l'APGL doit modifier le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* de manière à exprimer une hausse générale de 4,5 pour cent des droits de pilotage.

L'APGL n'a pas augmenté ses droits de pilotage de 1994 à 2001 malgré une inflation cumulative de 20 pour cent environ. En fait, en 1999 et 2000, le règlement a été modifié de manière à permettre deux réductions successives de 5 pour cent, ce qui a réduit de plus de 1 million \$ les coûts de l'industrie. Les droits de pilotage ont été relevés une première fois de 3 pour cent en 2002 après neuf ans, puis de 4 pour cent en 2003, donc une hausse totale de 7 pour cent malgré une inflation cumulative de 20 pour cent.

This amendment will assist the Authority in offsetting the substantial increases in the operating costs of providing pilotage services, cover expenses related to training and the costs associated with implementing government policies and practices.

With respect to a vessel making a round trip between St. Lambert Lock (Montreal) and Thunder Bay, the net effect of the 4.5 per cent increase averages out to an overall increase of \$2,000 or 9¢ per tonne of cargo carried on the round trip.

Alternatives

A retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. The Authority, however, rejected this status quo alternative since a readjustment of the tariff rates is necessary to reflect the actual costs of providing the various pilotage services.

The amendment will support the Authority's efforts to ensure its financial self-sufficiency while providing a safe and efficient pilotage service.

Benefits and Costs

The 4.5 per cent increase is consistent with the Authority's efforts to raise its charges to reflect the actual costs of providing present pilotage services. It is anticipated that the amendment will generate an annual increase in revenue of \$540,000.

This charge is beneficial in that it will ensure the continued efficiency of the pilotage services while maintaining the present level of pilot numbers as requested by the marine industry. In addition, this increase will enhance the Authority's ability to operate on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable.

This amendment will not have any impact on the environment.

Consultation

The Authority met with the Shipping Federation of Canada (SFC) on March 4, 2003 and individually with members on April 8, 2003 to present its financial position and solicit comments on increasing its tariff. SFC members clearly indicated that pilot numbers should remain at the 2002 level. The Authority had prepared its budget based on this premise.

Based on its current financial situation, the Authority indicated that it has no alternative but to increase pilot charges to maintain current pilot numbers. The response of those consulted varied with some agreeing that the increase was fair and reasonable while others indicated their opposition to any increase that would be necessary to fund the escalating costs of maintaining present pilot numbers.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 10, 2003 and no notices of objection were received.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* provides that a customs officer at any port in Canada shall withhold clearance from a ship upon being advised by a pilotage authority that pilotage charges in respect of that ship are outstanding and unpaid.

La modification aidera l'APGL à compenser l'augmentation importante des coûts d'exploitation liés à la prestation des services de pilotage, à payer les dépenses en formation et à régler les coûts de l'exécution des politiques et des pratiques établies par le gouvernement.

Dans le cas d'un bâtiment faisant l'aller-retour entre l'écluse de Saint-Lambert (Montréal) et Thunder Bay, la hausse de 4,5 pour cent se traduira par une augmentation moyenne de 2 000 \$, c'est-à-dire 9 ¢ par tonne de cargaison à l'aller-retour.

Solutions envisagées

Le maintien des taux actuels était une option à l'étude, mais l'APGL a rejeté le statu quo parce qu'il est nécessaire de redresser les taux en fonction des coûts réels liés à la prestation des divers services de pilotage.

La modification au règlement aidera les efforts que l'APGL déploie pour maintenir l'autonomie financière et pour fournir des services de pilotage sûrs et efficaces.

Avantages et coûts

La hausse de 4,5 pour cent est compatible avec les efforts de l'APGL en vue de redresser ses droits de pilotage en fonction des coûts réels de la prestation des services de pilotage actuels. La modification au règlement engendrera des recettes annuelles supplémentaires de 540 000 \$.

Cette mesure est souhaitable parce qu'elle assurera le maintien de l'efficacité des services de pilotage et permettra à l'APGL de conserver le nombre de pilotes qui répond actuellement aux besoins de l'industrie maritime. En outre, cette augmentation permettra à l'APGL de mieux fonctionner selon le principe de l'autonomie financière d'une manière équitable et raisonnable.

La modification au règlement n'aura aucune incidence sur l'environnement.

Consultations

L'APGL a rencontré la Fédération maritime du Canada le 4 mars 2003 ainsi que des organismes représentés par la Fédération le 8 avril 2003, dans le but de leur présenter sa position et de solliciter leurs commentaires au sujet de la hausse tarifaire proposée. Les membres de la Fédération ont dit clairement qu'il faut conserver le même nombre de pilotes qu'en 2002. L'APGL a préparé son budget en tenant compte de ce facteur de base.

Compte tenu de sa situation financière, l'APGL a fait savoir qu'elle n'a pas d'autre choix que d'augmenter les droits de pilotage pour conserver le même nombre de pilotes. Parmi les groupes consultés, certains estiment que la hausse tarifaire proposée est équitable et raisonnable; d'autres sont opposés à toute hausse tarifaire même nécessaire pour surmonter l'escalade des coûts liés au maintien du nombre actuel des pilotes.

Cette modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 10 mai 2003, et aucun avis d'opposition n'a été reçu.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit qu'il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

Paragraph 48(c) of the *Pilotage Act* provides for penalties if the regulations are contravened. These include fines of up to \$5,000.

L'alinéa 48c) de la *Loi sur le pilotage* prévoit des sanctions en cas de contravention au règlement, notamment une amende maximale de 5 000 \$.

Contact

Mr. R. F. Lemire
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: (613) 933-2991
FAX: (613) 932-3793

Personne-ressource

M. R. F. Lemire
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : (613) 933-2991
TÉLÉCOPIEUR : (613) 932-3793

Registration
SOR/2003-279 24 July, 2003

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Trenton Airport Zoning Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2003-1132 24 July, 2003

Whereas, in the opinion of the Minister of National Defence, the annexed Regulations make no material substantive change in an existing zoning regulation and there is therefore, under paragraph 5.5(2)(b)^a of the *Aeronautics Act*, no publication requirement under subsection 5.5(1)^a of that Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Defence, pursuant to paragraph 5.4(2)(b)^a of the *Aeronautics Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Trenton Airport Zoning Regulations (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE TRENTON AIRPORT ZONING REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENT

1. The third paragraph of Part VIII of the schedule to the English version of the *Trenton Airport Zoning Regulations*¹ is replaced by the following:

thence northwesterly along the said northeast end of the strip on a bearing of north 37°33'40" west for a distance of 150.000 m to the north corner of the strip;

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The amendment to the *Trenton Airport Zoning Regulations* corrects a non-substantive problem identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. This amendment seeks to correct an inconsistency between the English and the French versions.

It is expected that this change will have little impact on Canadians. The miscellaneous amendments regulations were developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Enregistrement
DORS/2003-279 24 juillet 2003

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Règlement correctif visant le Règlement de zonage de l'aéroport de Trenton

C.P. 2003-1132 24 juillet 2003

Attendu que, selon le ministre de la Défense nationale, le règlement ci-après, n'apporte pas de modification de fond notable aux règlements de zonage en vigueur et que, par conséquent, en vertu de l'alinéa 5.5(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique*, il est fait exception à l'obligation de publication prévue au paragraphe 5.5(1)^a de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Défense nationale et en vertu de l'alinéa 5.4(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement de zonage de l'aéroport de Trenton*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L'AÉROPORT DE TRENTON

MODIFICATION

1. Le troisième paragraphe de la partie VIII de l'annexe de la version anglaise du *Règlement de zonage de l'aéroport de Trenton*¹ est remplacé par ce qui suit :

thence northwesterly along the said northeast end of the strip on a bearing of north 37°33'40" west for a distance of 150.000 m to the north corner of the strip;

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le changement apporté au *Règlement de zonage de l'aéroport de Trenton* vise à corriger un problème non substantiel relevé par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Cette modification a pour but de corriger des incohérences entre les versions française et anglaise.

Cette modification aura une faible incidence sur les Canadiens et les Canadiennes. Le règlement correctif vise à rationaliser le processus de réglementation ainsi qu'à réduire les coûts.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
¹ SOR/96-401

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
¹ DORS/96-401

Contact

Gilles Champoux
Directorate Realty and Facilities Management Support 10
Program Manager Responsible for Airfield Zoning
National Defence Headquarters
101 Colonel By Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0K2
Telephone: (613) 995-7008

Personne-ressource

Gilles Champoux
Direction du Soutien de la gestion des installations et de
l'immobilier 10
Administrateur de projet responsable du Zonage des aérodromes
Quartier général de la Défense nationale
101, promenade Colonel By
Ottawa (Ontario)
K1A 0K2
Téléphone : (613) 995-7008

Registration
SOR/2003-280 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending the Inclusion List Regulations

P.C. 2003-1142 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(b) of the *Canadian Environmental Assessment Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Inclusion List Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INCLUSION LIST REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Inclusion List Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“drilling program” means

(a) in respect of a physical activity in the offshore area, as defined in section 2 of the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*, drilling program as that expression is defined in section 2 of the *Newfoundland Offshore Petroleum Drilling Regulations*, and

(b) in respect of a physical activity in the offshore area, as defined in section 2 of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*, drilling program as that expression is defined in section 2 of the *Nova Scotia Offshore Petroleum Drilling Regulations*; (*programme de forage*)

“marine or freshwater seismic survey” means a geophysical operation that uses a seismic energy source to generate acoustic waves that propagate through the earth, are reflected from or refracted along subsurface layers of the earth and are subsequently recorded; (*étude sismique marine ou d’eau douce*)

2. The schedule to the Regulations is amended by adding the following after section 19:

19.1 Physical activities that require an authorization referred to in paragraph 138(1)(b) of the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act* or paragraph 142(1)(b) of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* and relate to

(a) a marine or freshwater seismic survey during which the air pressure measured at a distance of one meter from the seismic energy source is greater than 275.79 kPa (40 psi);

(b) a drilling program; or

(c) the production of oil or gas.

19.2 Physical activities relating to Part I of a development plan referred to in paragraph 139(4)(a) of the *Canada-Newfoundland*

Enregistrement
DORS/2003-280 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR L’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant le Règlement sur la liste d’inclusion

C.P. 2003-1142 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de l’Environnement et en vertu de l’alinéa 59b) de la *Loi canadienne sur l’évaluation environnementale*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la liste d’inclusion*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA LISTE D’INCLUSION

MODIFICATIONS

1. L’article 2 du *Règlement sur la liste d’inclusion*¹ est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« étude sismique marine ou d’eau douce » Étude géophysique faisant appel à une source d’énergie sismique pour produire des ondes acoustiques qui se propagent dans la terre et qui sont réfléchies ou réfractées par les couches souterraines, puis enregistrées. (*marine or freshwater seismic survey*)

« programme de forage »

a) À l’égard d’une activité concrète réalisée dans la zone extracôtière, au sens de l’article 2 de la *Loi de mise en oeuvre de l’Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, s’entend au sens de l’article 2 du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve*;

b) à l’égard d’une activité concrète réalisée dans la zone extracôtière, au sens de l’article 2 de la *Loi de mise en oeuvre de l’Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, s’entend au sens de l’article 2 du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse*. (*drilling program*)

2. L’annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 19, de ce qui suit :

19.1 Les activités concrètes qui nécessitent l’autorisation prévue à l’alinéa 138(1)(b) de la *Loi de mise en oeuvre de l’Accord atlantique Canada — Terre-Neuve* ou à l’alinéa 142(1)(b) de la *Loi de mise en oeuvre de l’Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* et qui sont liées, selon le cas :

a) à une étude sismique marine ou d’eau douce pendant laquelle la pression atmosphérique mesurée à une distance d’un mètre de la source d’énergie sismique est supérieure à 275,79 kPa (40 lb/po²);

b) à un programme de forage;

c) à la production de pétrole ou de gaz.

19.2 Les activités concrètes liées à la partie I d’un plan de mise en valeur visé au paragraphe 139(4) de la *Loi de mise en oeuvre*

^a S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/94-637

^a L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/94-637

Atlantic Accord Implementation Act or paragraph 143(4)(a) of the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on July 28, 2003.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Canadian Environmental Assessment Act* (CEA Act) requires federal authorities (FAs) to conduct an environmental assessment (EA) before initiating or funding projects, disposing of lands or any interest therein for the purpose of allowing a project to be carried out, or issuing certain regulatory permits or authorizations for projects. Four key regulations determine the CEA Act's application: the *Inclusion List Regulations*; the *Exclusion List Regulations*; the *Law List Regulations*; and the *Comprehensive Study List Regulations*.

A project can be either an undertaking in relation to a physical work, or an undertaking not related to a physical work that is described in the *Inclusion List Regulations*. Physical works are physical entities that are constructed and have a fixed location. The *Inclusion List Regulations* specify physical activities not related to a physical work that may have significant environmental effects, and that are defined as "projects" under the CEA Act. The *Exclusion List Regulations* specify undertakings in relation to a physical work for which an EA is not required because experience indicates they are not likely to cause significant adverse environmental effects. The *Law List Regulations* prescribe project approvals or authorizations that trigger an EA before a project can proceed. The *Comprehensive Study List Regulations* identify major projects that are subject to a more extensive EA called a comprehensive study.

In those parts of Canada where such activities are permitted, the following boards are responsible for the management of offshore oil and gas projects:

- the National Energy Board (NEB);
- the Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board (CNOPB); and
- the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (CNSOPB).

The NEB manages offshore oil and gas activities in all parts of Canada, other than the Newfoundland and Labrador offshore area and the Nova Scotia offshore area. Based on the inclusion of references to appropriate parts of the *Canada Oil and Gas Operations Act* in the *Inclusion List Regulations* and in the *Law List Regulations*, the NEB is required to carry out federal EAs for offshore oil and gas exploration, production and decommissioning projects.

The CNOPB and the CNSOPB were established to manage oil and gas resources in the Newfoundland and Labrador offshore area and the Nova Scotia offshore area on behalf of the federal

de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve ou au paragraphe 143(4) de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 28 juillet 2003.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) exige des autorités fédérales (AF) qu'elles effectuent des évaluations environnementales (EE) avant d'entreprendre ou de financer des projets, de céder des terres ou des intérêts dans celles-ci pour permettre la réalisation de tels projets ou d'émettre certains permis ou autorisations réglementaires concernant les projets. Quatre règlements clés régissent l'application de la LCEE, soit le *Règlement sur la liste d'inclusion*, le *Règlement sur la liste d'exclusion*, le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* et le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*.

Par projet, on entend soit une activité concrète liée à un ouvrage, soit une activité concrète non liée à un ouvrage, telle qu'elle est décrite dans le *Règlement sur la liste d'inclusion*. Un ouvrage est une entité physique qui est construite et qui est fixe. Le *Règlement sur la liste d'inclusion* précise les activités concrètes non liées à un ouvrage qui peuvent avoir des effets environnementaux négatifs importants et qui constituent des « projets » en vertu de la LCEE. Le *Règlement sur la liste d'exclusion* précise les activités concrètes liées à un ouvrage qui n'exigent pas d'EE puisque l'expérience nous indique qu'ils n'entraîneront pas d'effets environnementaux négatifs importants. Le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* régit les approbations ou les autorisations déclenchant les EE avant la réalisation des projets. Le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* précise les principaux projets qui sont assujettis à des EE plus détaillées, appelées études approfondies.

Dans les régions du pays où des activités pétrolières et gazières extracôtiers sont permises, les responsables de la gestion des projets sont :

- l'Office national de l'énergie (ONE);
- l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers (OCTHE);
- l'Office Canada-Nouvelle Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE).

L'ONE gère les activités pétrolières et gazières extracôtiers à l'échelle du Canada, sauf au large de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse. Étant donné l'inclusion de renvois aux parties appropriées de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada* dans le *Règlement sur la liste d'inclusion* et le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, l'ONE doit procéder aux EE fédérales des projets d'exploration et de production pétrolières et gazières au large des côtes ainsi que des projets de désaffectation.

L'OCTHE et l'OCNEHE ont été créés pour gérer les ressources pétrolières et gazières au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, au nom du gouvernement fédéral et des

government and the respective provincial government. They have both been prescribed as FAs under the CEA Act. Because of the absence of references in the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations* to parts of the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act*, and the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act*, dealing with the authorization of offshore projects, the offshore boards' EA responsibilities under the CEA Act are limited. At present they are only required to carry out an EA under the CEA Act before issuing a licence for federal lands to allow for the extraction of oil and gas by a physical work in the Newfoundland and Labrador offshore region or in the Nova Scotia offshore region.

This statement focuses on amendments to the offshore oil and gas portions of all the above regulations, other than the *Exclusion List Regulations*. The amendments to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations* extend the coverage of the CEA Act to include East Coast offshore oil and gas exploration activities, and decommissioning activities. The amendments thereby establish that in all parts of Canada where offshore oil and gas activity is permitted, authorizations for exploration projects, the decommissioning of projects, and the approval of physical activities relating to the production of oil or gas, will be subject to a prior federal EA process.

The amendments to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations* mean that a federal EA is required before an authorization is issued by either offshore board with respect to an exploratory drilling project, physical activities relating to a marine or freshwater seismic survey, or physical activities relating to the production of offshore oil or gas; or an authorization issued for the decommissioning of a physical work. A federal EA is also required for physical activities relating to a development plan establishing the manner in which a pool or field of oil and/or natural gas located on the East Coast will be developed. The previous requirement for either offshore board to carry out an EA under the CEA Act before issuing a licence for federal lands to allow for the extraction of oil and gas by a physical work remains in effect.

Section 1.1 of the amendments to the *Law List Regulations* indicates that if an environmental impact statement for a proposed marine or freshwater seismic survey project, or a proposed exploratory drilling project, is filed with the CNOPB or the CNSOPB after the coming into force date of the *Law List Regulations*, the project will be subject to an EA under the CEA Act.

Although the majority of projects covered by the CEA Act undergo an EA through a screening process, some of them require a more extensive assessment of environmental effects through a comprehensive study. Such projects tend to be large-scale and due to their nature, they have the potential to result in significant adverse environmental effects. These projects are identified in the *Comprehensive Study List Regulations*. Examples in the offshore oil and gas realm include:

- the development of large oil and natural gas production complexes, including a main platform or island; and
- the offshore decommissioning of a production facility.

deux provinces concernées. Tous deux sont des AF aux termes de la LCEE. Néanmoins, en l'absence de renvois, dans le *Règlement sur la liste d'inclusion* et le *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, aux parties de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada-Terre-Neuve* et de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada-Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers* traitant de l'autorisation des projets extracôtiers, les responsabilités des deux offices en matière d'EE, en vertu de la LCEE, sont limitées. Actuellement, les deux offices sont uniquement tenus d'effectuer des EE en vertu de la LCEE avant d'accorder un permis permettant l'établissement d'ouvrages d'extraction de pétrole et de gaz sur le territoire domanial, au large de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse.

Le présent résumé insiste sur les modifications apportées aux parties relatives au pétrole et au gaz extracôtiers de tous les règlements susmentionnés, à l'exception du *Règlement sur la liste d'exclusion*. Les modifications du *Règlement sur la liste d'inclusion* et du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* étendent l'application de la LCEE aux activités d'exploration pétrolière et gazière extracôtiers, sur la côte Est, ainsi qu'aux activités de désaffectation. Elles permettent donc de garantir que, partout au pays où sont autorisées des activités pétrolières et gazières extracôtiers, les autorisations pour les projets d'exploration et de désaffectation et pour l'approbation d'activités concrètes liées à la production pétrolière ou gazière seront assujetties à un processus fédéral préalable d'EE.

Les modifications apportées au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* font en sorte qu'une EE fédérale est exigée avant qu'une autorisation soit émise par l'un ou l'autre des offices des hydrocarbures extracôtiers pour un projet de forage exploratoire, pour des activités concrètes liées aux relevés sismiques en eau douce ou en mer, pour des activités concrètes liées à la production de pétrole et de gaz extracôtiers ou pour la désaffectation d'un ouvrage. Une EE fédérale est également exigée pour des activités concrètes liées à un plan de mise en valeur établissant la manière dont on procédera à l'exploitation de gisements ou de champs pétrolifères ou gazifères sur la côte Est. Il y a donc maintien de l'exigence antérieure selon laquelle l'un ou l'autre des offices doit effectuer une EE en vertu de la LCEE avant d'accorder un permis permettant l'aménagement d'ouvrages d'extraction de pétrole et de gaz sur le territoire domanial.

L'article 1.1 des modifications au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* précise que, si un énoncé des incidences environnementales pour une proposition de relevés sismiques en eau douce ou en mer ou pour un projet de forage exploratoire est soumis à l'OCTHE ou à l'OCNEHE après l'entrée en vigueur du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, le projet sera assujéti à une EE en vertu de la LCEE.

Même si la plupart des projets assujettis à la LCEE font l'objet d'une EE sous forme d'examen préalable, certains exigent une évaluation plus détaillée de leurs effets environnementaux à l'aide d'une étude approfondie. Ces projets sont généralement de grande envergure et, vu leur nature, ils peuvent avoir des effets environnementaux négatifs importants. Ils sont mentionnés dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Voici quelques exemples concernant le pétrole et le gaz extracôtiers :

- construction de grands complexes de production pétrolière et gazière, notamment des plates-formes et des îles artificielles;
- désaffectation extracôtière d'installations de production.

Previous offshore oil and natural gas production projects that were subject to a comprehensive study EA, include the White Rose Development Project on Newfoundland's Grand Banks and the Deep Panuke Project on Nova Scotia's Scotian Shelf.

In a comprehensive study, the relevant board has a primary role in the carrying out of an EA and has more obligations than in a screening. These include the need to submit the comprehensive study report to the Agency which is then responsible for a public review of the report. In carrying out a comprehensive study, the scope and extent of the analysis is normally correspondingly greater than in a screening, and there may be a need to:

- commission new studies on specific issues; and
- consider highly technical, one-of-a-kind, site-specific mitigation measures.

On June 11, 2003, legislation to improve and strengthen the CEA Act received Royal Assent. Following proclamation of the legislation, there will be more opportunities for public participation in a comprehensive study assessment process. The legislation also provides the Minister of the Environment with the ability at the end of a comprehensive study process to set out appropriate mitigation measures or a follow-up program, and request that an FA, or a project proponent, provide additional information, or take action, to address outstanding public concerns.

The previous wording of certain parts of the oil and gas projects portion of the *Comprehensive Study List Regulations* made it difficult to determine whether certain offshore projects were subject to a comprehensive study. Furthermore, there were certain types of projects previously subject to a comprehensive study that were unlikely to result in significant adverse environmental effects. In association with the amendments to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations*, the above-mentioned matters were addressed by the amendments to the *Comprehensive Study List Regulations*. The amendments to the *Comprehensive Study List Regulations* more clearly define the types of projects that will be subject to a comprehensive study and its compulsory public review process, in all the offshore regions of Canada where oil and gas activities are permitted.

The first change to the *Comprehensive Study List Regulations* is the inclusion in section 2 of a definition for the term "offshore". This definition clarifies that the term refers to all parts of the submarine areas under the jurisdiction of the NEB, and all parts of the areas under the jurisdiction of the CNOPB or the CNSOPB.

The location of most satellite production platforms is identified early in the development planning process. They are normally included in a comprehensive study or panel review of an overall production complex that is carried out under the CEA Act, or they may have been included in a Panel review of a production project carried out under the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order* (EARPGO). (This federal EA process included a public consideration of environmental consequences of significant projects under a Panel review process. EARPGO was replaced by the CEA Act in January 1995.) The previous wording of paragraph 11(a) required that a subsequently identified satellite platform, that would become an integral part of an oil or gas production complex that was previously subject to a comprehensive study or review panel under the CEA Act, or an EARPGO Panel

Au nombre des projets de production pétrolière et gazière au large des côtes qui ont déjà été assujettis à une EE approfondie se trouvent le projet de mise en valeur White Rose dans les Grands Bancs de Terre-Neuve et le projet Deep Panuke sur la Plate-forme Scotian en Nouvelle-Écosse.

Lors d'une étude approfondie, l'office concerné joue un rôle principal dans l'exécution de l'EE et a plus d'obligations à respecter que lors d'un examen préalable. Il doit, entre autres, remettre un rapport d'étude approfondie à l'Agence, qui le soumet ensuite à un examen public. Lors d'une étude approfondie, la portée et l'étendue de l'analyse sont généralement plus larges que pour un examen préalable, ce qui peut entraîner :

- de nouvelles études de questions précises;
- la prise en compte de mesures d'atténuation uniques et hautement techniques propres aux sites.

Le 11 juin 2003, des modifications législatives visant à améliorer et à renforcer la LCEE ont reçu la sanction royale. Ces modifications offriront au public des occasions supplémentaires de participation aux études environnementales approfondies. Elles permettront aussi au ministre de l'Environnement de demander, une fois une étude approfondie terminée, la mise en place de mesures d'atténuation appropriées ou d'un programme de suivi et d'exiger qu'une AF, ou un promoteur de projet, fournisse des renseignements additionnels ou prenne des mesures pour régler des préoccupations publiques.

Étant donné le libellé précédent de certaines dispositions du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* portant sur les projets pétroliers et gaziers, il était difficile de déterminer si certains projets extracôtiers étaient assujettis à une étude approfondie. De plus, certains types de projet antérieurement assujettis à de telles études n'entraînaient vraisemblablement pas d'effets environnementaux négatifs importants. Parallèlement aux modifications du *Règlement sur la liste d'inclusion* et du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, les questions susmentionnées étaient réglées au moyen de modifications au *Règlement sur la liste d'étude approfondie*. Les modifications apportées au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* définissent plus clairement les types de projet qui seront assujettis à ce type d'étude et à son processus obligatoire d'examen public, dans toutes les régions extracôtières canadiennes où des activités pétrolières et gazières sont autorisées.

Le premier changement apporté au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* consiste à inclure, à l'article 2, une définition d'« extracôtier », définition qui précise que le terme s'applique à toutes les parties des zones sous-marines relevant des compétences de l'ONE ainsi qu'à toutes les parties des zones relevant des compétences de l'OCTHE ou de l'OCNEHE.

L'emplacement de la plupart des plates-formes satellites de production est précisé au début du processus de planification. Ces plates-formes font habituellement l'objet de l'étude approfondie ou de l'examen par une commission des complexes globaux de production, en vertu de la LCEE, ou encore de l'examen d'un projet de production par une commission en vertu du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*. (Ce processus fédéral d'EE impliquait l'étude par le public des conséquences environnementales de projets importants assujettis à l'examen de commissions. Le Décret a été remplacé par la LCEE en janvier 1995). Selon le libellé précédent de l'alinéa 11 a), il fallait soumettre à une étude approfondie toute plate-forme satellite ultérieure qui deviendrait partie intégrante d'un complexe de production de pétrole ou de

review, be subject to a comprehensive study. As a subsequent satellite production platform does not normally have the same potential to cause significant adverse environmental effects as the overall production complex might, the previous requirement in paragraph 11(a) resulted in the unnecessary carrying out of an additional comprehensive study assessment. The repeal of paragraph 11(a) and the insertion of section 11.1 in the *Comprehensive Study List Regulations* means that a subsequent satellite production platform in a study area previously delineated in a comprehensive study or review panel under the CEA Act, or an EARPGO Panel review will be assessed under the screening requirements of the CEA Act.

The third change is also associated with the repeal of paragraph 11(a) in the *Comprehensive Study List Regulations* and the insertion of section 11.1. While paragraph 11(a) previously indicated that the construction of oil or gas production projects in Canada were subject to a comprehensive study, the wording of the paragraph did not provide a clear indication as to whether a production facility constructed outside Canada and installed in the Canadian offshore, was subject to a comprehensive study. The inclusion of the word "installation" in section 11.1 eliminates this uncertainty and establishes that such an action will be subject to a comprehensive study.

Section 11.2 relates to the decommissioning or abandonment of an offshore oil or gas production facility. Paragraph 11(a) previously indicated that an offshore production facility decommissioned on land was subject to a comprehensive study. When such facilities are located and also decommissioned on land, the decommissioning process does not normally result in significant environmental effects, and they are assessed under the screening requirements of the CEA Act. As an offshore facility decommissioned on land has a similar level of environmental effects as a terrestrial facility also decommissioned on land, it is logical that both types be assessed in the same manner. Section 11.2 establishes a consistent EA system with all offshore production facilities decommissioned or abandoned on land being subject to a screening EA. An offshore production facility decommissioned or abandoned in an offshore location will still be assessed under the comprehensive study requirements. It also still requires that a production facility converted into another use in an offshore location be subject to a comprehensive study.

An offshore oil and gas pipeline generally connects a main offshore production facility with satellite offshore production facilities and/or with a mainland storage and distribution system. Such pipelines are normally subject to an EA in association with these other facilities under the comprehensive study requirements. In exceptional circumstances, the need for an offshore oil and gas pipeline connection is established after a comprehensive study of a production facility or complex has been completed. Paragraph 14(b) previously required that a subsequent pipeline should be subject to a comprehensive study. As in the case of subsequent satellite production facilities, the environmental effects of a subsequent pipeline can be satisfactorily determined by a screening EA. The previous requirement resulted in comprehensive study duplication. The change to paragraph 14(b) will mean that a subsequent offshore oil and gas pipeline, located completely in

gaz ayant déjà fait l'objet d'une étude approfondie ou d'un examen par une commission, en vertu de la LCEE, ou d'un examen par une commission, en vertu du décret. Comme les plates-formes satellites subséquentes n'ont pas habituellement la même capacité d'engendrer des effets environnementaux négatifs importants que les complexes globaux, l'exigence précédente de l'alinéa 11a) entraînait inutilement l'exécution d'études approfondies additionnelles. En conséquence de la suppression de l'alinéa 11a) et de son remplacement par l'article 11.1 dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, toute plate forme satellite de production aménagée subséquentement dans une zone d'étude antérieurement délimitée lors de l'étude approfondie ou de l'examen par une commission, en vertu de la LCEE, ou de l'examen par une commission, en vertu du décret, sera assujettie aux exigences d'examen préalable de la LCEE.

Le troisième changement est également associé à l'abrogation de l'alinéa 11a) dans le *Règlement sur la liste d'étude approfondie* et à l'addition de l'article 11.1. Alors que l'alinéa 11a) indiquait antérieurement que la construction d'installations de production pétrolière et gazière au Canada étaient assujettis à une étude approfondie, son libellé n'indiquait pas clairement s'il en était ainsi pour de telles installations réalisées à l'extérieur du Canada, dans ses zones extracôtières. L'inclusion du mot « installation » à l'article 11.1 élimine l'incertitude et indique qu'une telle action sera assujettie à une étude approfondie.

L'article 11.2 concerne la désaffectation ou la fermeture d'installations de production pétrolière et gazière au large des côtes. Selon l'ancien alinéa 11a), les installations de production au large des côtes qui étaient désaffectées sur terre étaient assujetties à des études approfondies. Lorsque les installations sont situées et désaffectées sur terre, le processus de désaffectation n'entraîne généralement pas d'effets environnementaux négatifs importants. L'évaluation est donc réalisée en vertu des exigences d'examen préalable de la LCEE. En cas de désaffectation sur terre d'une installation extracôtière, les effets environnementaux sont semblables à ceux de la désaffectation sur terre d'installations terrestres. Il est donc logique que les deux types d'installation soient évalués de la même manière. L'article 11.2 établit un régime uniforme d'EE où toutes les installations de production au large des côtes qui sont désaffectées ou fermées sur terre seront assujetties à un examen préalable. Une installation de production au large des côtes qui est désaffectée ou fermée au large des côtes sera encore évaluée selon les exigences de l'étude approfondie. De même, une installation de production au large des côtes qui est convertie sur place à d'autres utilisations sera encore assujettie à une étude approfondie.

Un pipeline d'hydrocarbures extracôtiers relie généralement une installation principale de production au large des côtes à des installations satellites extracôtiers ou à un système de stockage et de distribution sur terre. De tels pipelines extracôtiers sont généralement assujettis à une EE en même temps que ces autres installations, selon les exigences des études approfondies. Dans des circonstances exceptionnelles, il arrive que le besoin d'un tel raccordement ne soit établi qu'après l'étude approfondie des installations ou du complexe de production. L'alinéa 14b) exigeait antérieurement qu'un pipeline subséquent soit assujetti à une étude approfondie. Comme pour les installations satellites de production subséquentes, les effets environnementaux d'un pipeline subséquent peuvent être convenablement déterminés à l'aide d'un examen préalable. L'exigence antérieure entraînait l'exécution en double d'études approfondies. La modification de l'alinéa 14b)

the limits of study area of an offshore production facility subject to a previous comprehensive study or panel review under the CEA Act, or an EARPGO Panel review, will be assessed under the screening requirements of the CEA Act. Offshore pipelines, any part of which are located outside the limits of a study area, will be assessed by means of a comprehensive study.

The meaning of the term “area” in the previous section 15 of the *Comprehensive Study List Regulations* was unclear. The ambiguity of the term caused uncertainty in deciding which EA level — comprehensive study or screening — was required for an offshore exploratory drilling project. The amendment to section 15 establishes that an exploratory drilling project within the limits of a “study area” delineated in a comprehensive study or panel review under the CEA Act, or an EARPGO Panel review, of a previous offshore exploratory drilling project, will be subject to a screening EA. A proposed exploratory drilling project outside the limits of a study area will be subject to a comprehensive study.

Section 15 also previously established a requirement for a comprehensive study for an exploratory drilling project proposed for an “area” where an earlier production drilling project had been subject to a federal EA. The prior comprehensive study of a production project provides similar relevant information as one carried out for an exploratory drilling project. There is limited EA benefit in requiring a second comprehensive study for an “area” already subject to that form of assessment. The amendment to section 15 eliminates this difference, and, as a result, an offshore exploratory drilling project in a study area delineated in a panel or comprehensive study EA of a previous oil or gas production drilling project will be assessed by a screening.

In summary, the two modifications to section 15 mean that offshore exploratory drilling projects that are located in a study area delineated in a comprehensive study or review panel under the CEA Act, or an EARPGO Panel review, of a previous drilling project — exploratory or production — will be subject to a screening.

These changes to the *Comprehensive Study List Regulations* clarify which projects are subject to a comprehensive study, and thereby provide increased certainty as to the type of EA required for various projects in the regions of Canada in which offshore oil and gas activities are permitted. Follow-up information emanating from a comprehensive study or panel review under the CEA Act, or Panel review under the EARPGO, will be publicly available, and can be used in subsequent EAs carried out at the screening or comprehensive study levels.

In summary, the application of the Inclusion and Law List amendments ensure that offshore East Coast exploratory and decommissioning projects are subject to a federal EA in the same way as similar projects are elsewhere in Canada. The changes to the *Comprehensive Study List Regulations* clearly establish which projects are subject to a comprehensive study assessment, and also provide increased certainty as to the type of EA that will be applied to various projects in the regions of Canada in which offshore oil and gas activities are permitted.

signifie que les pipelines extracôtiers subséquents entièrement situés dans la zone des installations de production extracôtiers ayant déjà fait l’objet d’une étude approfondie ou d’un examen par une commission, en vertu de la LCEE, ou d’un examen par une commission, en vertu du décret, seront assujettis aux exigences d’examen préalable de la LCEE. Les pipelines extracôtiers situés en tout ou en partie à l’extérieur des limites des zones d’étude seront évalués à l’aide d’une étude approfondie.

La signification de « zone » dans l’ancien article 15 du *Règlement sur la liste d’étude approfondie* n’était pas claire. L’ambiguïté entraînait une incertitude quant au type d’EE exigée — étude approfondie ou examen préalable — pour un projet de forage exploratoire extracôtier. Selon l’article 15 modifié, un projet de forage exploratoire extracôtier dans une zone délimitée lors d’une étude approfondie ou d’un examen d’un projet précédent similaire par une commission, en vertu de la LCEE, ou d’un examen d’un tel projet par une commission, en vertu du décret, sera assujetti à un examen préalable. Un projet du même genre à l’extérieur des limites de zones déjà délimitées sera assujetti à une étude approfondie.

En outre, selon l’ancien article 15, lorsqu’un projet de forage exploratoire était proposé pour une zone où un projet de production précédent avait été évalué à l’aide d’une EE fédérale, ce projet devait être assujetti à une étude approfondie. L’étude approfondie antérieure d’un projet de production fournit de l’information pertinente semblable à celle qui est recueillie pour un projet de forage exploratoire. Il y a donc peu d’avantages, sur le plan de l’EE, à assujettir à une seconde étude approfondie une zone déjà visée par ce genre d’évaluation. La modification de l’article 15 élimine cette incohérence et entraîne par conséquent l’examen préalable des projets de forage exploratoire extracôtiers dans des zones délimitées lors de l’étude approfondie ou de l’examen, par une commission, d’un projet précédent de production pétrolière et gazière.

En résumé, suite aux deux modifications apportées à l’article 15, les projets de forage exploratoire extracôtiers réalisés dans des zones délimitées lors d’études approfondies ou d’examen par des commissions, en vertu de la LCEE, ou d’examen par des commissions, en vertu du décret, de projets précédents de forage exploratoire ou de production, seront assujettis à des examens préalables.

Les changements apportés au *Règlement sur la liste d’étude approfondie* permettent d’établir quels projets sont assujettis à une étude approfondie et augmentent par conséquent la certitude quant au type d’EE à appliquer aux divers projets dans les régions canadiennes où des activités pétrolières et gazières extracôtiers sont permises. L’information de suivi issue d’une étude approfondie, d’un examen par une commission en vertu de la LCEE ou d’un examen par une commission en vertu du décret sera rendue publique et pourra servir lors d’EE subséquentes, qu’il s’agisse d’examen préalable ou d’étude approfondie.

En résumé, l’application des modifications apportées au *Règlement sur la liste d’inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* permettent de garantir que les projets de forage exploratoire et de désaffectation au large de la côte Est sont assujettis à une EE fédérale de la même façon que des projets similaires ailleurs au Canada. Les modifications apportées au *Règlement sur la liste d’étude approfondie* permettent d’établir clairement quels projets sont assujettis à une étude approfondie et augmentent par conséquent la certitude quant au type d’EE qu’il faudra appliquer aux divers projets dans

In addition to the development of the amendments, the Agency has established a subcommittee of the Minister of the Environment's Regulatory Advisory Committee (RAC) that is examining the need for further improvements to the federal offshore oil and gas EA regime. The subcommittee includes representatives from the Canadian Association of Petroleum Producers (CAPP), the Fisheries Council of Canada, the Nova Scotia Department of Energy, the CNOBP, the CNSOPB, Inuit Tapiriit Kanatami, Natural Resources Canada, Fisheries and Oceans Canada, the Construction Association of Canada, the West Coast Environmental Law Association, and the Canadian Environmental Network.

Following a federal review of the final report of the RAC subcommittee — due in December 2003 — a second regulatory formulation process will be carried out. The review of the report is expected to lead to proposed policies on the overall EA of offshore oil and gas activities in a regional context, and also to offshore oil and gas regulations on issues that could not be addressed at this juncture.

Alternatives

There were two options to the regulatory amendments — guidelines or the status quo.

A. Guidelines

Federal EA guidelines established for application by the CNOBP and CNSOPB, rather than the introduction and application of the Inclusion List and Law List changes, would have meant that offshore exploratory projects on Canada's East Coast would not be subject to the EA process under the CEA Act as they are elsewhere in the country. An inclusive federal EA system for all relevant parts of the Canadian offshore would not have been established. The retention of the current gaps in the EA system under the CEA Act would have meant that proponents and other stakeholders would be involved in two different types of federal EA process — one for Canada's East Coast and another for the rest of Canada — that would be different in terms of transparency and legal status.

EA guidelines rather than the amendments to the *Comprehensive Study List Regulations* would not have been legally binding. The need to apply both the existing *Comprehensive Study List Regulations* and also EA guidelines based on the amendments would have been extremely complicated, and could have created considerable legal uncertainty and delays. The benefits of using a single, legally adopted and improved system for determining the appropriate federal assessment process for various offshore oil and gas projects, would not have been achieved.

B. Status Quo

With respect to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations*, the maintenance of the status quo, in which the EA policies of the CNOBP and the CNSOPB continued to apply, would have had the same disadvantages as EA guidelines, and would have been subject to change at any time. A national federal EA system for offshore oil and gas projects could only have

les régions canadiennes où des activités pétrolières et gazières extracôtières sont permises.

En plus d'élaborer les modifications, l'Agence a créé un sous-comité du Comité consultatif de la réglementation (CCR) du ministre de l'Environnement qui examine la nécessité d'apporter d'autres améliorations au régime fédéral d'EE pour les activités pétrolières et gazières menées au large des côtes. Le sous-comité comprend des représentants de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, du Conseil canadien des pêches, du ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse, de l'OCTHE, de l'OCNEHE, des Inuit Tapiriit Kanatami, de Ressources naturelles Canada, de Pêches et Océans Canada, de l'Association canadienne de la construction, de la West Coast Environmental Law Association et du Réseau canadien de l'environnement.

Suite à un examen par le gouvernement fédéral du rapport final du sous-comité du CCR, qui devrait être prêt en décembre 2003, on entamera un second processus de réforme réglementaire. L'examen du rapport devrait aboutir à des projets de politique portant sur l'ensemble du régime d'EE applicable aux activités pétrolières et gazières extracôtières dans un contexte régional, ainsi qu'à la modification des règlements sur ces mêmes activités dans le cas de questions qui n'ont pas pu être prises en compte au cours des présentes modifications réglementaires.

Solutions envisagées

Il y avait deux solutions de rechange possibles aux modifications réglementaires : des lignes directrices ou le statu quo.

A. Lignes directrices

L'application de lignes directrices fédérales en matière d'EE par l'OCTHE et l'OCNEHE, au lieu de l'introduction et de l'application de modifications au titre de la liste d'inclusion et des dispositions législatives et réglementaires désignées, aurait permis que les projets de forage exploratoire au large de la côte Est du Canada ne soient pas assujettis au processus d'EE en vertu de la LCEE comme ils le sont ailleurs au pays. Un régime fédéral inclusif d'EE s'appliquant à toutes les zones extracôtières canadiennes n'aurait pas été établi. Le maintien des lacunes actuelles du régime de la LCEE aurait obligé les promoteurs et les autres intervenants à transiger avec deux types différents de processus fédéral d'EE — un pour la côte Est et un autre pour le reste du pays — dont la transparence et le statut juridique auraient différé.

Des lignes directrices plutôt que les modifications apportées au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* n'auraient pas été exécutoires. L'application combinée de l'actuel *Règlement sur la liste d'étude approfondie* et de lignes directrices fondées sur les modifications aurait été extrêmement compliquée et aurait pu engendrer des incertitudes juridiques et des retards considérables. Il aurait été impossible de profiter des avantages d'un régime unique, légalement adopté et amélioré pour déterminer le processus d'évaluation fédéral approprié pour divers projets pétroliers et gaziers extracôtières.

B. Statu quo

Pour ce qui est du *Règlement sur la liste d'inclusion* et du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, le maintien du statu quo, selon lequel les politiques en matière d'EE de l'OCTHE et de l'OCNEHE auraient continué de s'appliquer, aurait engendré les mêmes inconvénients que les lignes directrices en matière d'EE et aurait été sujet à changement

been established if the two regulations were amended in the manner indicated.

With respect to the *Comprehensive Study List Regulations*, the maintenance of the status quo would have meant that ambiguous statements and inappropriate requirements would have remained. The improved legal certainty of using a more precisely defined basis for determining the appropriate federal assessment process for various types of projects, would not have been achieved.

Benefits and Costs

The amendments to the *Inclusion List Regulations* and *Law List Regulations* improve the consistency and transparency of the EAs of offshore exploratory projects in Canada's East Coast. The increased transparency of the East Coast offshore EA process should allow interested parties to be both better informed on proposed projects, and also allow them to be in a more informed position to review and comment on EAs. If EAs conducted pursuant to the CEA Act are in certain instances more demanding than the assessments that would otherwise have been conducted by the offshore boards under their internal policies, the amendments to the *Inclusion List Regulations* and *Law List Regulations* will result in added costs to the CNOBP and the CNSOPB. However, the budgets of the CNOBP and the CNSOPB are shared by the federal Department of Natural Resources and the Newfoundland Department of Natural Resources, and the federal Department of Natural Resources and Nova Scotia Department of Energy, respectively.

The CNOBP and the CNSOPB are currently authorized by the federal government and the respective provincial government to recover from each oil and gas proponent up to 50% of the particular expenses they incur in providing regulatory services with respect to a specific proposal. Cost-recovered funds are forwarded by each offshore board to the federal government and to the relevant provincial government.

If EAs conducted pursuant to the CEA Act are more demanding than the assessments that would otherwise have been conducted by the offshore boards under their internal policies, there could be some increases in costs to proponents.

The amendments to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations* allow for the establishment of a coherent federal EA regime for oil and gas projects throughout the Canadian offshore. All groups in the oil industry will be working under one federal EA system. The amendments also provide improved credibility to the federal EA process on the East Coast. The full, rather than the previous partial, application of the CEA Act provides for the inclusive application of all parts of federal EA law, for all parts of the Canadian offshore. This allows stakeholders to participate in a federal process, in which they will know that the same types of offshore projects are subject to federal EA requirements in all relevant parts of Canada. The changes to the *Comprehensive Study List Regulations* result in a clearer and more consistent method of determining the type of EA to which offshore exploratory drilling projects are subject; with potential savings in time and costs to the boards, proponents and other stakeholders. The changes will, therefore, ensure that unnecessary delays are minimized.

en tout temps. Seule la modification susmentionnée des deux règlements pouvait permettre l'établissement d'un régime fédéral national d'EE pour les projets pétroliers et gaziers extracôtiers.

Pour ce qui est du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, le statu quo aurait signifié le maintien d'énoncés ambigus et d'exigences non appropriées. Il aurait été impossible d'obtenir, sur le plan juridique, une plus grande certitude quant au choix du processus d'évaluation fédéral à utiliser pour divers types de projets, grâce à des critères mieux définis.

Avantages et coûts

Les modifications apportées au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* améliorent l'uniformité et la transparence des EE pour les projets exploratoires au large de la côte Est du Canada. La transparence accrue du processus d'EE pour les projets extracôtiers de la côte Est devrait permettre aux intéressés d'être mieux informés des projets proposés et également d'être dans une meilleure position pour les étudier et les commenter. Comme les EE menées en vertu de la LCEE sont parfois plus exigeantes que les évaluations qui auraient autrement été effectuées par les offices extracôtiers en vertu de leurs politiques internes, les modifications proposées au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* se traduiront par une hausse des coûts pour l'OCTHE et l'OCNEHE. Toutefois, les ressources budgétaires mises à la disposition des deux offices sont fournies par Ressources naturelles Canada et le ministère des Ressources naturelles de Terre-Neuve-et-Labrador, dans le cas de l'OCTHE, et par Ressources naturelles Canada et le ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse, dans le cas de l'OCNEHE.

À l'heure actuelle, l'OCTHE et l'OCNEHE sont autorisés par le gouvernement fédéral et leur gouvernement provincial respectif à recouvrer de chaque promoteur d'un projet pétrolier et gazier jusqu'à 50 % de certaines dépenses qu'ils engagent pour la prestation de services de réglementation à l'égard de projets précis. Les fonds ainsi recouverts sont remis par chaque office extracôtier au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial approprié.

Si les EE menées en vertu de la LCEE sont plus exigeantes que les évaluations qui auraient autrement été effectuées par les offices extracôtiers en vertu de leurs politiques internes, cela pourrait se traduire par une certaine augmentation des coûts pour les promoteurs.

Les modifications apportées au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* permettent d'établir un régime fédéral cohérent d'EE pour les projets pétroliers et gaziers dans toutes les zones extracôticières du pays. Tous les groupes de l'industrie pétrolière seront assujettis à un seul régime fédéral d'EE. De même, les modifications améliorent la crédibilité du processus fédéral d'EE sur la côte Est. L'application en entier de la LCEE, plutôt que son application partielle comme c'était le cas auparavant, permet la mise en oeuvre intégrale de toutes les dispositions fédérales pour toutes les zones extracôticières canadiennes. Les intervenants pourront donc participer à un processus fédéral leur garantissant que tous les projets extracôtiers du même genre, partout au pays, sont assujettis aux mêmes exigences fédérales en matière d'EE. Les modifications au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* mettent en place une méthode plus simple et plus uniforme pour déterminer le type d'EE à effectuer pour les projets de forage exploratoire extracôtiers, faisant ainsi économiser temps et argent aux

Consultation

The multi-stakeholder RAC (chaired by the Agency), Natural Resources Canada, the CNOBP, the CNSOPB and the NEB participated in the development of the amendments. They were also reviewed by the Senior Management Committee on Environmental Assessment (that is made up of a number of federal departments, including the Indian and Northern Affairs Canada, Fisheries and Oceans Canada, as well as Environment Canada).

The following were also consulted: the Nova Scotia Department of Energy; the Newfoundland Department of Natural Resources; the British Columbia Department of Energy and Mines; the Canadian Arctic Resources Committee; the Canadian Environmental Network EA caucus; the Canadian Parks and Wilderness Society; CAPP; oil and gas companies involved in the development of Canada's East Coast oil and gas resources; the Inuvialuit Joint Secretariat; the Nunavut Impact Review Board; the Mackenzie Valley Environmental Impact Review Board; the Inuvialuit Environmental Impact Review Board; members of the Nova Scotia Save our Seas and Shores Coalition; the Natural History Society of Newfoundland and Labrador; the Fisheries Association of Newfoundland and Labrador Limited; Ecology Action Centre (Halifax); and the Seafood Producers Association of Nova Scotia.

The regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 19, 2003, for public review and comment. During the 30 days after the date of publication, comments were received from the Fisheries Council of Canada, CAPP, Power Budd on behalf of the Prince Edward Island Energy Corporation, Hydro-Quebec, the Nova Scotia Department of Energy, the CNOBP, Petro-Canada, Kerr-McGee Offshore Canada Limited, EnCana Corporation, Canadian Superior Energy Inc., ExxonMobil Canada Properties, and Shell Canada Limited.

The Fisheries Council of Canada indicated its full support to all the regulations. The CNOBP indicated that it was generally supportive of the amendments to the *Inclusion List Regulations* and *Law List Regulations* that contribute to the definition of the offshore boards' responsibilities pursuant to the CEA Act.

A number of respondents indicated that the amendments to the *Inclusion List Regulations* should be changed to exempt certain types of marine or freshwater seismic activities, i.e., well site surveys and vertical seismic profiles (VSPs), from a federal EA, or allow them to be exempt if a marine or freshwater seismic survey for the same offshore location had recently been subject to a federal EA.

It was also suggested that the reference in the amendments to the *Inclusion List Regulations* to physical activities relating to a drilling program, the production of oil or gas, or a development plan that required approval under either a general authorization provision or a development plan approval under each offshore board's legislation, would cause a significant number of activities

offices, aux promoteurs et aux autres intervenants. Les modifications feront donc en sorte de réduire le plus possible les retards inutiles.

Consultations

Le CCR pluridisciplinaire (présidé par l'Agence), Ressources naturelles Canada, l'OCTHE, l'OCNEHE et l'ONE ont participé à la formulation des modifications, qui ont également été revues par le Comité de la haute direction sur l'évaluation environnementale regroupant un certain nombre de ministères fédéraux dont celui des Affaires indiennes et du Nord canadien, Pêches et Océans Canada et Environnement Canada.

On a également consulté le ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse, le ministère des Ressources naturelles de Terre-Neuve-et-Labrador, le ministère de l'Énergie et des Mines de la Colombie-Britannique, le Comité canadien des ressources arctiques, le caucus de l'EE du Réseau canadien de l'environnement, la Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada, l'ACPP, les entreprises pétrolières et gazières intervenant dans la mise en valeur des ressources pétrolières et gazières sur la côte Est du Canada, le secrétariat conjoint des Inuvialuit, la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions, l'Office d'examen des répercussions environnementales de la vallée du Mackenzie, le Bureau inuvialuit d'examen des répercussions environnementales, les membres de la Save our Seas and Shores Coalition de la Nouvelle-Écosse, la Natural History Society of Newfoundland and Labrador, la Fisheries Association of Newfoundland and Labrador Limited, l'Ecology Action Centre d'Halifax et l'Association des producteurs de fruits de mer de la Nouvelle Écosse.

Les règlements ont été publiés dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 19 avril 2003, à des fins d'examen et de commentaires du public. Pendant la période de 30 jours suivant la date de la publication, des commentaires ont été reçus de Pêches et Océans Canada, de l'ACPP, de Power Budd au nom de la Prince Edward Island Energy Corporation, d'Hydro Québec, du ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse, de l'OCTHE, de Petro-Canada, de Kerr-McGee Offshore Canada Limited, d'EnCana Corporation, de Canadian Superior Energy Inc., d'ExxonMobil Canada Properties et de Shell Canada Limitée.

Le Conseil canadien des pêches a indiqué qu'il appuie totalement les règlements. L'OCTHE a indiqué qu'il appuie en général les modifications au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* qui contribuent à mieux définir les responsabilités des deux offices extracôtiers en vertu de la LCEE.

Un certain nombre de répondants ont indiqué que les modifications au *Règlement sur la liste d'inclusion* devraient être revues de façon à exempter d'une EE fédérale certains types d'activités liées aux relevés sismiques en mer et en eau douce, c.-à-d. les relevés aux puits et les profils sismiques verticaux (PSV), ou encore de les exempter lorsqu'un relevé sismique en mer ou en eau douce pour le même endroit a récemment fait l'objet d'une EE fédérale.

On a également indiqué que la mention dans les modifications au *Règlement sur la liste d'inclusion* des activités liées à un programme de forage, la production de pétrole ou de gaz ou un plan de développement exigeant une approbation en vertu d'une disposition générale ou une approbation de plan de développement en vertu de la réglementation de chaque office extracôtier, ferait en

to be subject to more than one federal EA, with an unnecessary duplication of EA processes.

A number of respondents, including the oil industry, the Nova Scotia Department of Energy and the CNOPB, indicated that there should be an orderly transition between the existing application of the offshore boards' EA regimes, and the introduction of the full EA regime under the CEA Act. Particular suggestions ranged from arrangements to allow marine seismic and offshore exploratory drilling projects for areas under a previously-issued exploration licence to be subject to an EA under a board's regime, to arrangements that allowed EAs that had been filed with an offshore board to be completed under its EA system.

It was also indicated that the definition of the term "offshore" in section 2 of the *Comprehensive Study List Regulations* should be worded in a manner that accurately recognized the jurisdictional status of the two East Coast offshore areas.

With respect to section 15 of the schedule to the *Comprehensive Study List Regulations*, a number of respondents indicated that the environmental effects of offshore exploratory drilling projects are not significant; and, therefore a screening EA would be more appropriate EA for the first exploratory drilling project in a new offshore region. Respondents also suggested that a screening level EA would allow for a more certain process, and would be more cost-effective. Some respondents suggested that a detailed overall review of the environmental effects of offshore exploratory drilling projects should be carried out over the next 24 months; and that during this period, the first exploratory drilling project in a new offshore region should be subject to a screening EA.

The Nova Scotia Department of Energy suggested that if section 15 of the schedule to the *Comprehensive Study List Regulations* was approved in the format indicated in the *Canada Gazette*, Part I, then a clearly and precisely worded guidance document should be finalized to assist in the section's application. The Department also indicated that such a guidance document should allow for a number of exploratory drilling projects proposed for an offshore region with common ecological characteristics to be consolidated into a single comprehensive study EA process.

Based on a review of the comments received, the following approach was taken in updating the three regulations.

With respect to suggestions made on the full or partial exclusion of well site surveys and VSPs from a federal EA, these proposals are being examined by the RAC subcommittee. Based on a review of its final recommendations, possible changes in the regulations relating to marine or freshwater seismic surveys would be reviewed in 2004 with stakeholders; and, if considered appropriate, would be included in second stage regulatory changes.

Concerning the manner in which the wording of the amendments to the *Inclusion List Regulations* and the *Law List Regulations* might cause unnecessary EA duplication, provided each board applies the federal EA process in the manner established in the CEA Act, there need not be any inappropriate EA duplication. The basis for this conclusion is as follows. When an application is received with respect to an offshore oil or gas project, the relevant offshore board is required to establish the elements that define the

sorte qu'un grand nombre des activités seraient soumises à plus d'une EE fédérale, ce qui se traduirait par un dédoublement inutile des processus d'EE.

Un certain nombre de répondants, notamment l'industrie pétrolière, le ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse et l'OCTHE, ont indiqué qu'il devrait y avoir une transition ordonnée entre l'application actuelle des régimes des offices extracôtiers en matière d'EE et l'introduction du régime d'EE complet en vertu de la LCEE. Les suggestions allaient de dispositions permettant que des projets de relevés sismiques et de forage exploratoire extracôtier en mer dans des secteurs visés par un permis d'exploration déjà émis soient soumis à une EE en vertu du régime d'un office, à des dispositions permettant que des EE relevant d'un office extracôtier soient réalisées en vertu du système d'EE de cet office.

On a également indiqué que la définition du terme « extracôtier » à l'article 2 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* devrait être remaniée de façon à reconnaître plus explicitement le statut juridictionnel des deux zones extracôtières de la côte Est.

En ce qui concerne l'article 15 de l'annexe au *Règlement sur la liste d'étude approfondie*, des répondants ont indiqué que les effets environnementaux des projets de forage exploratoire ne sont pas importants et que, par conséquent, un examen préalable serait l'EE la plus appropriée dans le cas du premier projet de forage exploratoire dans une nouvelle région extracôtière. Des répondants ont également indiqué qu'un examen préalable serait plus certain et plus rentable. Certains répondants ont également suggéré qu'un examen global détaillé des effets environnementaux des projets de forage exploratoire extracôtier soit réalisé au cours des 24 mois prochains et que, durant cette période, le premier projet de forage exploratoire dans une nouvelle région extracôtière fasse l'objet d'un examen préalable.

Le ministère de l'Énergie de la Nouvelle-Écosse a indiqué que si l'article 15 de l'annexe au *Règlement sur la liste d'étude approfondie* était approuvé dans la formulation figurant dans la *Gazette du Canada* Partie I, il faudrait rédiger un document d'orientation clair et précis pour faciliter l'application de cet article. Le ministère a également indiqué qu'un tel document d'orientation devrait permettre qu'un certain nombre de projets de forage exploratoire dans une région extracôtière particulière présentant les mêmes caractéristiques écologiques soient visés par un seul processus global d'EE.

Après examen des commentaires reçus, nous avons adopté l'approche suivante pour modifier les trois règlements.

Le sous-comité du CCR étudie présentement les suggestions visant une exclusion complète ou partielle des relevés de puits et des PSV d'une EE fédérale. Après examen des recommandations finales de ce sous-comité, les changements qui pourraient être apportés aux règlements en ce qui concerne les relevés sismiques en mer et en eau douce seront étudiés avec les intervenants en 2004 et, s'il y a lieu, incorporés aux modifications proposées lors d'une deuxième série de modification des règlements.

En ce qui concerne la possibilité que la formulation des modifications au *Règlement sur la liste d'inclusion* et au *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées* puisse occasionner un dédoublement des EE, la situation ne devrait pas se produire si chaque office applique le processus d'EE fédéral conformément à la LCEE. Cette conclusion repose sur les observations suivantes. Lorsqu'une demande est faite relativement à un projet pétrolier ou gazier extracôtier, l'office extracôtier concerné

scope of a project. The scoping for each project would be expected to include both its physical work components and also its physical activities components. Pursuant to subsection 15(3) of the CEA Act, a board is also required to ensure that an EA is conducted in respect of each element of the life cycle of an offshore oil or gas physical work. The elements of the life cycle of a physical work can include the preparation, construction, operation, expansion, decommissioning, abandonment or other undertaking in relation to that physical work.

Therefore, after an EA of each of the relevant phases of a project's life cycle has been carried out, if a proponent subsequently applied to a board for an authorization for an element of the previously assessed project, the implementation of which was envisaged within the time frame established in the original EA, there would be no further EA requirements under the CEA Act. For example, provided a board ensured that a thorough review of each element of the life cycle of an offshore exploratory drilling project, e.g., the drilling of the well, the operation of the well, and the abandonment of the well, was carried out in an EA, then subsequent authorization-applications for elements of the original project, e.g., the operation of the well, would not require a new EA. This provision would be conditional on the characteristics of the elements remaining unchanged from the project-description included in the original EA, and also their being implemented within the time frame established in the original EA.

In response to the suggestions made on the need for an orderly transition, changes were made to the manner in which the regulations would apply to marine or freshwater seismic and offshore exploratory drilling projects. This allows for a marine or freshwater seismic project or an offshore exploratory drilling project, for which an environmental impact assessment was filed with an offshore board before the regulations came into effect, to be completed under a board EA process, and to be exempt from an EA under the CEA Act.

Following a review and analysis of the comments on the proposed *Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations*, the definition of the term "offshore" was changed to take into account the jurisdictional status of the Nova Scotia, and Newfoundland and Labrador offshore areas.

The comments provided by oil industry stakeholders on the environmental effects of offshore exploratory drilling were carefully reviewed. Sufficient evidence to justify removing exploratory wells from the comprehensive study list has not yet been demonstrated. Consultations have been ongoing on this regulatory proposal for over two years. Therefore, all interested parties are aware of them and there is no reason for a twenty-four month grace period during which the first exploratory drilling project in all new offshore regions would be subject to a screening EA.

In order that the above positions of the oil industry stakeholders are given due consideration, the RAC subcommittee will be examining information on the environmental effects of offshore exploratory drilling projects in relation to the basis for including a project in the *Comprehensive Study List Regulations*. Following the submission of the subcommittee's final report, the Agency will reconsider this matter as part of its formulation of second stage regulatory proposals.

doit établir les éléments permettant de définir la portée du projet. La définition de la portée de chaque projet devrait reposer sur les éléments liés aux ouvrages et sur les éléments liés aux activités du projet. En vertu du paragraphe 15(3) de la LCEE, un office doit également veiller à ce que l'EE soit réalisée en fonction de chaque élément du cycle de vie d'un ouvrage pétrolier ou gazier extracôtier. Les éléments du cycle de vie d'un ouvrage peuvent comprendre la préparation, la construction, l'exploitation, l'expansion, la désaffectation, l'abandon ou toute autre activité liée à cet ouvrage.

Par conséquent, après la réalisation d'une EE de chaque phase pertinente du cycle de vie d'un projet, lorsqu'un promoteur demande par la suite à l'office l'autorisation d'un élément d'un projet déjà évalué, dont la mise en oeuvre a été envisagée dans les délais prévus dans l'EE initiale, aucune autre EE ne sera exigée en vertu de la LCEE. Par exemple, lorsqu'un office a vérifié qu'un examen approfondi de chaque élément du cycle de vie d'un projet de forage exploratoire extracôtier, soit le forage du puits, l'exploitation du puits et l'abandon du puits, a été effectué dans le cadre d'une EE, les demandes d'autorisation subséquentes relatives à des éléments du projet original, p. ex., l'exploitation du puits, n'exigeraient pas une nouvelle EE. Cette disposition ne s'appliquerait que lorsque les caractéristiques des éléments n'ont pas varié par rapport à celles décrites dans l'EE initiale et lorsque ces éléments ont été mis en oeuvre dans les délais établis dans l'EE initiale.

En réponse aux suggestions relatives à la nécessité d'une transition ordonnée, des modifications ont été apportées à la façon dont la réglementation s'appliquerait aux projets de relevés sismiques et de forage exploratoire extracôtier en mer ou en eau douce. Ces modifications permettent à un projet de relevés sismiques ou de forage exploratoire extracôtier en mer ou en eau douce pour lequel une étude d'impact a été entreprise par un office extracôtier avant que le règlement n'entre en vigueur, d'être réalisé dans le cadre du processus de l'office et d'être exempté d'une EE en vertu de la LCEE.

Après examen et analyse des commentaires sur le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie*, la définition du terme « extracôtier » a été modifiée de façon à tenir compte du statut juridictionnel des zones extracôtières de la Nouvelle-Écosse et de celles de Terre-Neuve-et-Labrador.

Les commentaires formulés par les intervenants de l'industrie pétrolière sur les effets environnementaux du forage exploratoire extracôtier ont été étudiés à fond. Les données actuelles justifiant l'exemption des puits de forage exploratoire d'une étude approfondie ne sont pas suffisantes. Les consultations sur ce projet de réglementation se poursuivent depuis plus de deux ans. Toutes les parties intéressées sont donc au courant de la situation, et il n'y a aucune raison d'accorder une période de grâce de vingt-quatre mois durant laquelle le premier projet de forage exploratoire dans toutes les nouvelles régions extracôtières serait soumis à un examen préalable.

Dans le but d'accorder toute l'attention nécessaire aux positions des intervenants de l'industrie pétrolière, le sous-comité du CCR étudiera les données sur les effets environnementaux des projets de forage exploratoire extracôtier en rapport avec la nécessité d'inclure un projet sur la liste d'étude approfondie. Après le dépôt du rapport final du sous-comité, l'Agence réexaminera cette question dans le cadre de la formulation des propositions lors de la deuxième étape d'examen de la réglementation.

The guidance material that will provide direction on the manner in which the boundaries of a study area will be established as part of the application of section 15 of the *Comprehensive Study List Regulations* has been updated, and indicates the following:

- (a) the relevant board (the NEB, the CNOPB or the CNSOPB), and any other responsible authority will define the boundaries of a study area for the first exploratory drilling project;
- (b) they will carry out this task in consultation with a proponent (or proponents), any expert federal department and other stakeholders; and
- (c) the determination of a study-area boundary could be based on a co-operative EA arrangement involving a number of proponents located in adjacent licence or lease blocks.

The changes made in finalizing the three regulations together with the associated guidance document, ensure that the first stage regulatory changes allow for a balanced approach to EA activities in all parts of Canada's frontier offshore. Following the completion of ongoing work by the RAC subcommittee, second stage regulatory proposals that build upon these amendments, will be formulated during 2004, reviewed with stakeholders, and submitted for public review and approval.

Compliance and Enforcement

The CEA Act empowers the Minister of the Environment to provide advice and training to the NEB, the offshore boards and others, to enable them to discharge their responsibilities under the CEA Act and its regulations. Compliance with the amendments to the regulations will be promoted in the following ways. First, the Agency has developed the previously mentioned guidance document to assist the boards and others to establish a study area when carrying out a comprehensive study of an offshore oil or gas exploratory drilling project. Secondly, the Agency's monitoring program, carried out in its regional offices and headquarters office, will assess whether the three boards and other relevant federal authorities have any specific problems in adhering to the CEA Act and its regulations, as amended. Thirdly, the Agency's regional offices will help proponents, departments and the boards exchange information about specific project EAs, thereby assisting them in complying with their EA responsibilities under the CEA Act and its regulations.

Contact

Mr. Ian Ferguson
Canadian Environmental Assessment Agency
200 Sacré-Coeur Boulevard, 14th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2217

Le document d'orientation qui fournira des directives sur la façon d'établir les limites d'une zone d'étude dans le cadre de l'application de l'article 15 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie* a été mis à jour et indique ce qui suit :

- a) les offices concernés (l'ONE, l'OCTHE ou l'OCNEHE) et toute autre autorité responsable définiront les limites d'une zone d'étude dans le cas du premier projet de forage exploratoire;
- b) ils accompliront cette tâche en consultation avec un promoteur (ou des promoteurs) et, le cas échéant, avec un ministre fédéral expert et d'autres intervenants;
- c) la détermination des limites d'une zone d'étude pourrait être basée sur une collaboration en matière d'EE avec un certain nombre de promoteurs occupant des zones adjacentes visées par un permis ou en location.

La première série de modifications apportées à la rédaction finale des trois règlements et le document d'orientation les concernant feront en sorte d'équilibrer les activités d'EE dans toutes les régions extracôtières du Canada. Lorsque le sous-comité du CCR aura terminé ses travaux, une deuxième série de modifications aux règlements établies à partir de la première série seront formulées en 2004, examinées avec les intervenants et soumises à l'examen et à l'approbation du public.

Respect et exécution

La LCEE autorise le ministre de l'Environnement à fournir des conseils et de la formation à l'ONE, aux offices extracôtiers et à d'autres groupes afin de leur permettre de s'acquitter de leurs responsabilités en vertu de la LCEE et de ses règlements d'application. La conformité aux modifications proposées des règlements serait encouragée comme suit. Premièrement, l'Agence a rédigé le document d'orientation susmentionné pour aider les offices et les autres groupes concernés à établir une zone d'étude lors de l'étude approfondie d'un projet de forage exploratoire extracôtier en mer ou en eau douce. Deuxièmement, le programme de surveillance, appliqué dans les bureaux régionaux et le bureau central, permettra d'évaluer si les trois offices et les autres autorités fédérales concernées éprouvent des problèmes précis à respecter la LCEE et ses règlements d'application, comme modifiés. Troisièmement, les bureaux régionaux de l'Agence aideront les promoteurs, les ministères et les offices à échanger de l'information sur des EE de projets précis, afin qu'ils puissent mieux s'acquitter de leurs responsabilités d'EE en vertu de la LCEE et de ses règlements.

Personne-ressource

M. Ian Ferguson
Agence canadienne d'évaluation environnementale
200, boulevard Sacré-Coeur, 14^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2217

Registration
SOR/2003-281 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending the Law List Regulations

P.C. 2003-1143 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(f) and subparagraph 59(i)(v) of the *Canadian Environmental Assessment Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Law List Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LAW LIST REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Part I of Schedule I to the *Law List Regulations*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Item*	Provisions
1.1 (7.1)	<i>Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act</i> (a) paragraph 138(1)(b), except for an authorization with respect to (i) a physical activity referred to in section 19.1 of the schedule to the <i>Inclusion List Regulations</i> that relates to a marine or freshwater seismic survey, or (ii) an offshore exploratory drilling project within the meaning of the <i>Comprehensive Study List Regulations</i> if an environmental impact statement in respect of the activity or project was submitted to the Board on or before July 28, 2003 (b) paragraph 139(4)(a)
1.2 (7.2)	<i>Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act</i> (a) paragraph 142(1)(b), except for an authorization with respect to (i) a physical activity referred to in section 19.1 of the schedule to the <i>Inclusion List Regulations</i> that relates to a marine or freshwater seismic survey, or (ii) an offshore exploratory drilling project within the meaning of the <i>Comprehensive Study List Regulations</i> if an environmental impact statement in respect of the activity or project was submitted to the Board on or before July 28, 2003 (b) paragraph 143(4)(a)

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 28, 2003.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2170, following SOR/2003-280.

^a S.C. 1992, c. 37
¹ SOR/94-636

Enregistrement
DORS/2003-281 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées

C.P. 2003-1143 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59f) et du sous-alinéa 59i)(v) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES DÉSIGNÉES

MODIFICATION

1. La partie I de l'annexe I du *Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article*	Dispositions
7.1 (1.1)	<i>Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve</i> (1.1) a) alinéa 138(1)(b), sauf en ce qui a trait aux autorisations pour les activités ou projets ci-après, à l'égard desquels un exposé sur les incidences écologiques a été présenté à l'Office le 28 juillet 2003 ou avant cette date : (i) les activités concrètes liées à une étude sismique marine ou d'eau douce qui sont visées à l'article 19.1 de l'annexe du <i>Règlement sur la liste d'inclusion</i> , (ii) tout projet de forage exploratoire au large des côtes au sens du <i>Règlement sur la liste d'étude approfondie</i> ; b) paragraphe 139(4) (pour ce qui est de l'approbation de la partie I du plan)
7.2 (1.2)	<i>Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers</i> (1.2) a) alinéa 142(1)(b), sauf en ce qui a trait aux autorisations pour les activités ou projets ci-après, à l'égard desquels un exposé sur les incidences écologiques a été présenté à l'Office le 28 juillet 2003 ou avant cette date : (i) les activités concrètes liées à une étude sismique marine ou d'eau douce qui sont visées à l'article 19.1 de l'annexe du <i>Règlement sur la liste d'inclusion</i> , (ii) tout projet de forage exploratoire au large des côtes au sens du <i>Règlement sur la liste d'étude approfondie</i> ; b) paragraphe 143(4) (pour ce qui est de l'approbation de la partie I du plan)

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 28 juillet 2003.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2170, suite au DORS/2003-280.

^a L.C. 1992, ch. 37
¹ DORS/94-636

Registration
SOR/2003-282 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations

P.C. 2003-1144 24 July, 2003

Whereas the Governor in Council is satisfied that certain projects and classes of projects are likely to have significant adverse environmental effects;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 59(d) of the *Canadian Environmental Assessment Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE COMPREHENSIVE STUDY LIST REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Comprehensive Study List Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“exploratory drilling” means

(a) in an area to which the *Canada Oil and Gas Operations Act* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Canada Oil and Gas Drilling Regulations*,

(b) in an area to which the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Newfoundland Offshore Petroleum Drilling Regulations*, and

(c) in an area to which the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord* applies, the drilling of an exploratory well as that expression is defined in the *Nova Scotia Offshore Petroleum Drilling Regulations*; (*forage exploratoire*)

“offshore” means located in

(a) a submarine area described in paragraph 3(b) of the *Canada Oil and Gas Operations Act* in respect of which an authorization under that Act is required for the exploration and drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of, oil or gas, or

(b) an area in respect of which an authorization under the *Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act* or the *Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act* is required for the exploration and drilling for, or the production, conservation, processing or transportation of, oil or gas; (*au large des côtes*)

Enregistrement
DORS/2003-282 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie

C.P. 2003-1144 24 juillet 2003

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue que certains projets et certaines catégories de projets sont susceptibles d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 59d) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA LISTE D'ÉTUDE APPROFONDIE

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du *Règlement sur la liste d'étude approfondie*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« au large des côtes » Se dit d'un élément ou d'une action situé dans l'une ou l'autre des zones suivantes :

a) une zone sous-marine décrite à l'alinéa 3b) de la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, à l'égard de laquelle une autorisation est exigée aux termes de cette loi en vue de la recherche, notamment par forage, de la production, de la rationalisation de l'exploitation, de la transformation ou du transport du pétrole ou du gaz;

b) une zone à l'égard de laquelle une autorisation est exigée, aux termes de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve* ou de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, en vue de la recherche, notamment par forage, de la production, de la rationalisation de l'exploitation, de la transformation ou du transport du pétrole ou du gaz. (*offshore*)

« forage exploratoire »

a) Dans une zone à laquelle s'applique la *Loi sur les opérations pétrolières au Canada*, le forage d'un puits de prospection au sens du *Règlement concernant le forage des puits de pétrole et de gaz naturel au Canada*;

b) dans une zone à laquelle s'applique la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve*, le forage d'un puits d'exploration au sens du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de Terre-Neuve*;

c) dans une zone à laquelle s'applique la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers*, le forage d'un puits d'exploration au

^a S.C. 1992, c. 37

¹ SOR/94-638

^a L.C. 1992, ch. 37

¹ DORS/94-638

2. Paragraph 11(a) of the schedule to the Regulations is repealed.

3. The schedule to the Regulations is amended by adding the following after section 11:

11.1 The proposed construction or installation of a facility for the production of oil or gas, if the facility is located offshore and

(a) is outside the limits of a study area delineated in

(i) an environmental assessment of a project for the offshore production of oil or gas that was conducted by a review panel or as a comprehensive study under the *Canadian Environmental Assessment Act*, or

(ii) an environmental assessment of a proposal for the offshore production of oil or gas that was conducted by a Panel under the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*; or

(b) is inside the limits of a study area delineated in an environmental assessment described in subparagraphs (a)(i) or (ii) and is not connected by an offshore oil and gas pipeline to a previously assessed facility in the study area.

11.2 The proposed decommissioning or abandonment of a facility for the production of oil or gas if the facility is located offshore and it is proposed that the facility be disposed of or abandoned offshore or converted on site to another role.

4. Paragraph 14(b) of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

(b) an offshore oil and gas pipeline, if any portion of the pipeline is outside the limits of a study area delineated in

(i) an environmental assessment of a project for the offshore production of oil or gas that was conducted by a review panel or as a comprehensive study under the *Canadian Environmental Assessment Act*, or

(ii) an environmental assessment of a proposal for the offshore production of oil or gas that was conducted by a Panel under the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*.

5. Section 15 of the schedule to the Regulations is replaced by the following:

15. A proposed offshore exploratory drilling project that is located outside the limits of a study area delineated in

(a) an environmental assessment of a project for the exploratory drilling for, or production of, oil or gas in an offshore location that was conducted by a review panel or as a comprehensive study under the *Canadian Environmental Assessment Act*; or

(b) an environmental assessment of a proposal for the exploratory drilling for, or production of, oil or gas in an offshore location that was conducted by a Panel under the *Environmental Assessment Review Process Guidelines Order*.

sens du *Règlement sur le forage pour hydrocarbures dans la zone extracôtière de la Nouvelle-Écosse*. (*exploratory drilling*)

2. L'alinéa 11a) de l'annexe du même règlement est abrogé.

3. L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 11, de ce qui suit :

11.1 Projet de construction ou de mise sur pied d'une installation de production de pétrole ou de gaz au large des côtes :

a) qui est située à l'extérieur des limites de toute zone d'étude établies dans l'une des évaluations environnementales suivantes :

(i) celle visant un projet de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée sous forme d'étude approfondie ou par une commission sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*,

(ii) celle visant une proposition de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée par une commission sous le régime du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*;

b) qui est située à l'intérieur des limites de toute zone d'étude établies dans toute évaluation environnementale mentionnée aux sous-alinéas a)(i) et (ii), mais qui n'est pas reliée par un pipeline d'hydrocarbures au large des côtes à une installation précédemment évaluée dans la zone d'étude.

11.2 Projet de désaffectation ou de fermeture d'une installation de production de pétrole ou de gaz située au large des côtes, dans le cas où il est proposé d'en disposer ou de la fermer au large des côtes, ou d'en modifier la vocation sur place.

4. L'alinéa 14b) de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) d'un pipeline d'hydrocarbures au large des côtes, dont l'une des parties est située à l'extérieur des limites de toute zone d'étude établies dans l'une des évaluations environnementales suivantes :

(i) celle visant un projet de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée sous forme d'étude approfondie ou par une commission sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*,

(ii) celle visant une proposition de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée par une commission sous le régime du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement*.

5. L'article 15 de l'annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :

15. Projet de forage exploratoire au large des côtes, situé à l'extérieur des limites de toute zone d'étude établies dans l'une des évaluations environnementales suivantes :

a) celle visant un projet de forage exploratoire de pétrole ou de gaz au large des côtes ou de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée sous forme d'étude approfondie ou par une commission sous le régime de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*;

b) celle visant une proposition de forage exploratoire de pétrole ou de gaz au large des côtes ou de production de pétrole ou de gaz au large des côtes et effectuée par une commission sous le

régime du *Décret sur les lignes directrices visant le processus d'évaluation et d'examen en matière d'environnement.*

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. These Regulations come into force on July 28, 2003.

6. Le présent règlement entre en vigueur le 28 juillet 2003.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2170, following SOR/2003-280.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2170, suite au DORS/2003-280.

Registration
SOR/2003-283 24 July, 2003

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Solvent Degreasing Regulations

P.C. 2003-1145 24 July, 2003

Whereas, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 7, 2002, a copy of the proposed *Solvent Degreasing Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, pursuant to subsection 93(3) of that Act, the National Advisory Committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6 of that Act;

And whereas, in the opinion of the Governor in Council, pursuant to subsection 93(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament in a manner that provides, in the opinion of the Governor in Council, sufficient protection to the environment and human health;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 93(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Solvent Degreasing Regulations*.

SOLVENT DEGREASING REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“cold degreaser” means equipment designed for using a solvent in its liquid form to remove soils from a substrate by spraying, brushing, flushing, agitating or immersing. (*dégraisseur à froid*)

“consumption unit”, with respect to a solvent, means each kilogram of the solvent that may be used in a degreasing process in excess of the threshold set out in column 3 of Schedule 1 and that has been issued by the Minister under section 4. (*unité de consommation*)

“degreasing” means a physical process that uses solvents to remove soils from a substrate by dissolving or dispersing the soils. (*dégraissage*)

“degreasing process” means a process set out in column 2 of Schedule 1. (*procédé de dégraissage*)

“reclaimed”, with respect to a solvent, means recovered, reprocessed and upgraded through processes such as filtering, drying, distillation and chemical treatment to restore the solvent

Enregistrement
DORS/2003-283 24 juillet 2003

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Règlement sur les solvants de dégraissage

C.P. 2003-1145 24 juillet 2003

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 7 décembre 2002, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les solvants de dégraissage*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 93(3) de cette loi, le comité consultatif national s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6 de celle-ci;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 93(4) de cette loi, le projet de règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale de manière à offrir une protection suffisante pour l'environnement et la santé humaine,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 93(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les solvants de dégraissage*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES SOLVANTS DE DÉGRAISSAGE

DÉFINITIONS

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

« année » Année civile. (*year*)

« dégraissage » Opération physique utilisant du solvant pour éliminer les salissures d'un substrat en les dispersant ou en les dissolvant. (*degreasing*)

« dégraisseur à froid » Appareil conçu pour éliminer les salissures d'un substrat par pulvérisation, brossage, brassage, rinçage ou immersion à l'aide d'un solvant sous forme liquide. (*cold degreaser*)

« dégraisseur à la vapeur » Appareil conçu pour éliminer les salissures d'un substrat par condensation des vapeurs de solvant sur celui-ci. (*vapour degreaser*)

« installation de gestion des déchets » Installation où sont autorisés, par les lois applicables, la manutention, le recyclage ou l'élimination de solvants et de résidus. (*waste management facility*)

« procédé de dégraissage » Procédé mentionné à la colonne 2 de l'annexe 1. (*degreasing process*)

^a S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 1999, ch. 33

to a state that renders it reusable in a degreasing process. (*régénéré*)

“recovered”, with respect to a solvent, means collected after the solvent has been used, or collected from machinery, equipment or containers during servicing or before disposal of the machinery, equipment or container. (*recupéré*)

“recycled”, with respect to a solvent, means recovered and cleaned by a process such as filtering or drying for its reuse in a degreasing process. (*recyclé*)

“residue” means any solid, liquid or sludge waste that is generated by a degreasing process. (*résidus*)

“soils” includes uncured coatings, adhesives, inks and contaminants such as dirt, oil and grease. (*salissures*)

“solvent” means a substance set out in column 1 of Schedule 1. (*solvant*)

“vapour degreaser” means equipment designed for using a solvent in its vapour form to remove soils from a substrate by condensation of the vapour on the substrate. (*dégraisseur à la vapeur*)

“waste management facility” means a facility that is authorized under applicable laws to handle, recycle or dispose of solvents and residues. (*installation de gestion des déchets*)

“year” means a calendar year. (*année*)

APPLICATION

2. These Regulations do not apply in respect of

(a) the dry cleaning of textile and apparel goods, rugs, furs, leathers and other similar articles, except in the course of their manufacture; and

(b) the use of a continuous scouring machine in a textile mill.

PROHIBITION

3. (1) No person shall, in a given year, use a solvent set out in column 1 of Schedule 1 in a degreasing process set out in column 2 in a quantity that exceeds the threshold set out in column 3 on or after the date set out in column 4 unless, for each kilogram of solvent that exceeds the threshold, the person has a consumption unit issued by the Minister under subsection 4(1) or transferred under section 6.

(2) Subject to subsection (3), in a determination of the quantity of a solvent used in a degreaser, only the amount of solvent that is added to the equipment shall be considered used.

(3) In a determination of the quantity of a solvent used in a degreasing process, the amount of the solvent that has been reclaimed or recycled on site and reused at that site by the person in the same degreasing process shall not be counted.

ISSUANCE OF CONSUMPTION UNITS

4. (1) The Minister shall, on request, issue consumption units to a person for a given solvent and a specific degreasing process for the year beginning on the date set out in column 4 of Schedule 1 or for any subsequent year, if the following conditions are met:

(a) the person has used the solvent in that process in the year immediately preceding that date;

(b) the request was submitted to the Minister before October 1 of the year preceding that date;

« récupéré » Se dit d’un solvant qui est soit recueilli après utilisation, soit extrait de machines, de pièces d’équipement ou de contenants pendant leur entretien ou avant leur élimination. (*recovered*)

« recyclé » Se dit d’un solvant qui est récupéré et nettoyé, notamment par filtration ou séchage, pour être réutilisé pour le dégraissage. (*recycled*)

« régénéré » Se dit d’un solvant qui est récupéré, traité et amélioré par un procédé, notamment par filtration, séchage, distillation ou par un traitement chimique, de façon à lui redonner les propriétés permettant de le réutiliser pour le dégraissage. (*re-claimed*)

« résidus » Déchets solides, liquides ou sous forme de boues produits par un procédé de dégraissage. (*residue*)

« salissures » S’entend notamment des revêtements non solidifiés, des adhésifs, des encres et des impuretés telles de la crasse, des huiles et des graisses. (*soils*)

« solvant » Substance mentionnée à la colonne 1 de l’annexe 1. (*solvent*)

« unité de consommation » Chaque kilogramme d’un solvant qu’une personne peut utiliser dans un procédé de dégraissage au-delà de la quantité indiquée à la colonne 3 de l’annexe 1 et qui est attribué par le ministre aux termes de l’article 4 du présent règlement. (*consumption unit*)

CHAMP D’APPLICATION

2. Le présent règlement ne s’applique pas :

a) au nettoyage à sec de produits textiles et de vêtements, de tapis, de fourrures, de cuirs et autres articles semblables, sauf s’il est effectué dans le cadre de leur fabrication;

b) à l’utilisation d’un appareil de désensimage à alimentation continue dans une usine textile.

INTERDICTION

3. (1) Nul ne peut utiliser, dans une année donnée, un solvant mentionné à la colonne 1 de l’annexe 1, dans un procédé de dégraissage indiqué à la colonne 2, en une quantité supérieure à celle indiquée à la colonne 3, à la date ou après la date indiquée à la colonne 4, à moins de disposer, pour chaque kilogramme excédentaire, d’une unité de consommation attribuée aux termes de l’article 4 ou cédée aux termes de l’article 6.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), pour déterminer la quantité de solvant utilisée dans un dégraisseur, il n’est tenu compte que de la quantité de solvant qui y est ajoutée.

(3) Il n’est pas tenu compte, dans la détermination de la quantité de solvant utilisée dans un procédé de dégraissage, du solvant que l’utilisateur a régénéré ou recyclé sur place et réutilisé sur place dans le même procédé.

ATTRIBUTION D’UNITÉS DE CONSOMMATION

4. (1) Le ministre attribue à toute personne qui lui en fait la demande des unités de consommation pour un solvant et un procédé de dégraissage donnés pour l’année débutant à la date indiquée à la colonne 4 de l’annexe 1 et pour toute année subséquente, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le demandeur a utilisé le solvant dans ce procédé dans l’année qui précède cette date;

b) il a présenté sa demande avant le 1^{er} octobre de l’année précédant cette date;

(c) the request is made on a form provided by the Minister and contains the information specified in Schedule 2 for each of the years relied on to establish the person's average annual consumption under subsection (4);

(d) at the time of submitting the request, the person had documentary evidence to support the information referred to in paragraph (c); and

(e) the person has been informed in writing by the Minister of their average annual consumption.

(2) The person's consumption units for a year are equal to the person's average annual consumption determined in accordance with subsection (4), multiplied by the percentage set out in column 4 of Schedule 3, less the threshold set out in column 3 of Schedule 1, less any consumption unit retired under section 5.

(3) If the calculation in subsection (2) results in a number that

(a) is zero or less than zero, no consumption units are issued to the person; or

(b) is not a whole number, the units are rounded to the nearest whole number or, if the result is equidistant from two whole numbers, to the higher of them.

(4) A person's average annual consumption in respect of a solvent used in a specific degreasing process is established as follows:

(a) if the person used the solvent in that process in the last year of the period set out column 5 of Schedule 1 but not in the preceding year, the average annual consumption is the quantity of the solvent used by the person during that year;

(b) if the person used the solvent in that process in the last two years of the period set out in column 5 of Schedule 1 but not in the year prior to those two years, the annual consumption is the average quantity of the solvent used by the person during each of those two years;

(c) if the person used the solvent in that process in the last three years of the period set out in column 5 of Schedule 1 but not in the year prior to those three years, the annual consumption is the average quantity of the solvent used by the person during each of those three years; and

(d) if the person used the solvent in that process in earlier years of the period set out in column 5 of Schedule 1, in addition to the last three years of that period, the annual consumption is the average quantity of the solvent used by the person during each of three consecutive years that the person chooses from that period and identifies in the request.

(5) Following a person's request, the Minister shall inform the person in writing, of their average annual consumption.

(6) The Minister shall inform the person in writing of the number of consumption units issued to that person before the beginning of the year for which the Minister issues the units.

(7) Consumption units are valid only for the year for which they are issued.

RETIREMENT OF CONSUMPTION UNITS

5. (1) If a person wishes to retire a consumption unit, the person shall submit to the Minister the information specified in Schedule 4 on a form provided by the Minister.

(2) A consumption unit that is retired shall not be reissued.

c) la demande est faite sur un formulaire fourni par le ministre et comporte les renseignements prévus à l'annexe 2 pour chacune des années prises en compte pour établir la consommation annuelle moyenne aux termes du paragraphe (4);

d) au moment de la demande, le demandeur disposait de preuves documentaires à l'appui des renseignements visés à l'alinéa c);

e) il a été informé par écrit par le ministre de sa consommation annuelle moyenne.

(2) Le nombre d'unités de consommation attribué au demandeur pour une année est égal à sa consommation annuelle moyenne établie selon le paragraphe (4), multipliée par le pourcentage indiqué à la colonne 4 de l'annexe 3, moins la quantité indiquée à la colonne 3 de l'annexe 1 et moins les unités de consommation auxquelles elle a renoncé selon l'article 5.

(3) Dans le cas où le résultat du calcul visé au paragraphe (2) :

a) est zéro ou négatif, aucune unité de consommation n'est attribuée au demandeur;

b) n'est pas un nombre entier, il est arrondi au nombre entier supérieur pour des résultats de cinq dixième et plus, et à l'entier inférieur dans les autres cas.

(4) La consommation annuelle moyenne pour un solvant utilisé dans un procédé de dégraissage donné est égale à :

a) dans le cas où le demandeur a utilisé le solvant dans ce procédé au cours de la dernière année de la période prévue à la colonne 5 de l'annexe 1, mais non dans l'année précédente, la quantité du solvant utilisé au cours de cette année;

b) dans le cas où il a utilisé le solvant dans ce procédé au cours des deux dernières années de cette période, mais non dans l'année précédant celles-ci, la quantité moyenne du solvant utilisé au cours de chacune de ces deux années;

c) dans le cas où il a utilisé le solvant dans ce procédé au cours des trois dernières années de cette période mais non dans l'année précédant celles-ci, la quantité moyenne du solvant utilisé au cours de chacune de ces trois années;

d) dans le cas où il a utilisé le solvant dans ce procédé au cours des premières années de cette période, en plus des trois dernières années de celle-ci, la quantité moyenne utilisée au cours de chacune des trois années consécutives qu'il choisit au cours de cette période et qu'il identifie dans la demande.

(5) Le ministre informe par écrit le demandeur de sa consommation annuelle moyenne.

(6) Le ministre informe par écrit le demandeur du nombre d'unités de consommation qu'il lui attribue, avant le début de l'année visée.

(7) Les unités de consommation ne valent que pour l'année visée par l'attribution.

RENONCIATION AUX UNITÉS DE CONSOMMATION

5. (1) La personne qui renonce à une unité de consommation transmet au ministre les renseignements visés à l'annexe 4 au moyen d'un formulaire fourni par lui.

(2) Une unité de consommation à laquelle on a renoncé ne peut être réattribuée.

TRANSFER OF CONSUMPTION UNITS

6. (1) A person may transfer unexpended consumption units to another person for use in the same year and in the same degreasing process for which the consumption units were issued.

(2) A person shall not transfer consumption units until they have been informed in writing that the Minister allows the transfer under subsection (4).

(3) The transferor and transferee shall jointly apply for the transfer of consumption units and shall submit to the Minister the information specified in Schedule 5 on a form provided by the Minister.

(4) The Minister shall allow a transfer, and shall so inform the transferor and transferee in writing, if

a) the transferor has an unexpended consumption unit for each consumption unit of the proposed transfer; and

b) the transferee undertakes to use each transferred consumption unit in the same year and in the same degreasing process for which the transferor's consumption unit was issued.

(5) If the Minister discovers that the transferor did not have the unexpended consumption unit referred to in paragraph (4)(*a*) or that the transferee breached the undertaking referred to in paragraph (4)(*b*), the Minister shall cancel the transfer and transfer back to the transferor the consumption units unused by the transferee.

REPORTING AND RECORD KEEPING — CONSUMPTION

7. Every person who has a consumption unit shall

a) submit a report to the Minister containing the information specified in Schedule 6 on a form provided by the Minister, no later than 30 days after the end of the year to which the consumption unit applies; and

b) keep a copy of the report and any documents, including shipping records, supporting the information provided to the Minister or showing quantities of solvent purchased, returned or transferred, or sent to a waste management facility, at the location where the solvent is being used, for a period of five years after the end of the year in respect of which the report is made.

REPORTING AND RECORD KEEPING — SALES OF SOLVENT

8. Every person who sells a solvent for use in degreasing shall

a) submit a report containing the information specified in Schedule 7 to the Minister on a form provided by the Minister, no later than 30 days after the end of the year in which the sale occurs; and

b) keep a copy of the report and any documents, including shipping records, supporting the information provided to the Minister or showing quantities of solvent purchased, returned or transferred, or sent to a waste management facility, at the sellers's principal place of business in Canada, for a period of five years after the year of the sale.

SIGNATURE OF DOCUMENTS

9. Any application, notice or report submitted to the Minister under these Regulations shall

a) in the case of a corporation, be signed and dated by a person authorized to do so; and

CESSION D'UNITÉS DE CONSOMMATION

6. (1) Toute personne peut céder à une autre personne des unités de consommation inutilisées, pour utilisation dans la même année et dans le même procédé de dégraissage que ceux visés par l'attribution.

(2) Une personne ne peut céder des unités de consommation que si le ministre l'a informée par écrit qu'il autorise la cession.

(3) Le cédant et le cessionnaire présentent conjointement au ministre, sur un formulaire fourni par lui, une demande de cession contenant les renseignements prévus à l'annexe 5.

(4) Le ministre autorise la cession et en informe par écrit le cédant et le cessionnaire si les conditions suivantes sont réunies :

a) le cédant dispose d'un nombre d'unités de consommation inutilisées au moins égal à celui visé par le projet de cession;

b) le cessionnaire s'engage à utiliser les unités de consommation cédées dans la même année et dans le même procédé de dégraissage que ceux visés par l'attribution.

(5) Le ministre annule la cession s'il constate que l'une ou l'autre des conditions prévues au paragraphe (4) n'a pas été respectée, auquel cas il retourne au cédant toute unité inutilisée par le cessionnaire.

REGISTRES ET RAPPORTS — CONSOMMATION

7. Toute personne qui dispose d'une unité de consommation :

a) présente au ministre, sur un formulaire fourni par lui et au plus tard trente jours après la fin de l'année visée par l'attribution, un rapport contenant les renseignements prévus à l'annexe 6;

b) conserve, à l'endroit où le solvant est utilisé et pendant cinq ans suivant la fin de l'année visée par l'attribution, une copie du rapport ainsi que tous documents — y compris les registres d'expédition — qui appuient les renseignements fournis au ministre ou indiquent les quantités de solvant acheté, retourné, cédé ou envoyé à une installation de gestion des déchets.

REGISTRES ET RAPPORTS — VENTE DE SOLVANT

8. Toute personne qui vend un solvant pour le dégraissage :

a) présente au ministre, sur un formulaire fourni par lui et au plus tard trente jours après la fin de l'année suivant celle où a lieu la vente, un rapport contenant les renseignements prévus à l'annexe 7;

b) conserve, à son établissement principal au Canada et pendant cinq ans suivant la fin de l'année de la vente, une copie du rapport ainsi que tous documents — y compris les registres d'expédition — qui appuient les renseignements fournis au ministre ou indiquent les quantités de solvant acheté, retourné, cédé ou envoyé à une installation de gestion des déchets.

SIGNATURE DES DOCUMENTS

9. Les rapports, avis et demandes présentés au ministre aux termes du présent règlement sont datés et signés :

a) dans le cas d'une personne morale, par la personne habilitée à le faire;

(b) in any other case, be signed and dated by the person submitting the document, or by a person authorized to act on behalf of that person.

REFUSAL OR CANCELLATION

10. (1) The Minister may refuse to issue a consumption unit or may cancel a consumption unit if the person requesting it or the user, as the case may be, has submitted any false or misleading information.

(2) The Minister shall not refuse to issue, or shall not cancel, a consumption unit unless the Minister

(a) has provided the person requesting the issuance or the user, as the case may be, with written reasons for refusing to issue the consumption unit or for cancelling it; and

(b) has allowed that person a period of at least 30 days after sending the notice in which to make oral or written representations in respect of the refusal or cancellation.

COMING INTO FORCE

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

b) dans les autres cas, par la personne qui présente le document, ou par toute personne habilitée à agir en son nom.

REFUS OU ANNULATION

10. (1) Le ministre peut refuser d'attribuer une unité de consommation ou en annuler une si le demandeur ou l'utilisateur, selon le cas, a présenté des renseignements faux ou trompeurs.

(2) Le ministre ne peut refuser ou annuler une unité de consommation que si les conditions suivantes sont réunies :

a) il a fait parvenir un avis motivé du refus ou de l'annulation à la personne visée par la mesure;

b) il lui a donné la possibilité de formuler oralement ou par écrit, dans les trente jours suivant l'envoi de l'avis, ses observations au sujet du refus ou de l'annulation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE 1

(Section 1 and subsections 3(1) and 4(1) and (4))

SOLVENT LIMITS

Item	Solvent	Degreasing Process	Threshold kg/year	Date	Years
1.	Trichloroethylene	(a) degreasing by vapour degreaser	1000	January 1, 2004	1994-2002
		(b) degreasing by cold degreaser	1000	January 1, 2004	1994-2002
2.	Tetrachloroethylene	(a) degreasing by vapour degreaser	1000	January 1, 2004	1994-2002
		(b) degreasing by cold degreaser	1000	January 1, 2004	1994-2002

ANNEXE 1

(article 1 et paragraphes 3(1) et 4(1), (2) et (4))

LIMITES DE SOLVANTS

Article	Solvant	Procédé de dégraissage	Quantité annuelle maximale (kg)	Date	Période
1.	Trichloroéthylène	a) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à la vapeur;	1000	1 ^{er} janvier 2004	de 1994 à 2002
		b) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à froid	1000	1 ^{er} janvier 2004	de 1994 à 2002
2.	Tétrachloroéthylène	a) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à la vapeur;	1000	1 ^{er} janvier 2004	de 1994 à 2002
		b) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à froid	1000	1 ^{er} janvier 2004	de 1994 à 2002

SCHEDULE 2
(Paragraph 4(1)(c))INFORMATION FOR A CONSUMPTION
UNIT REQUEST

1. Applicant Information

(a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any

ANNEXE 2
(alinéa 4(1)c))RENSEIGNEMENTS À FOURNIR DANS LA DEMANDE
D'UNITÉS DE CONSOMMATION

1. Renseignements concernant le demandeur

a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;

(b) number of facilities and civic address for each facility
 (c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the request on behalf of the applicant

b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;
 c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à présenter la demande au nom du demandeur.

2. Confidentiality

Indicate if a request for confidentiality is being made under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and the reason for the request.

2. Demande de confidentialité

Indiquer si une demande de confidentialité est présentée en vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les motifs de la demande.

3. Solvent and Degreasing Process Information

(a) name of solvent (see column 1 of Schedule 1)
 (b) name of degreasing process (see column 2 of Schedule 1)
 (c) date of commencement of the use of the solvent in the degreasing process
 (d) years to be used for the average annual consumption

3. Renseignements concernant le solvant et le procédé de dégraissage

a) Nom du solvant (indiqué à la colonne 1 de l'annexe 1);
 b) procédé de dégraissage (indiqué à la colonne 2 de l'annexe 1);
 c) date du début de l'utilisation du solvant dans le procédé de dégraissage;
 d) années prises en compte pour la consommation annuelle moyenne.

4. Information concerning average annual consumption

For each year relied on to establish the annual consumption, provide the following information with quantities in kilograms with respect to the solvent:

(a) opening inventory;
 (b) quantity supplied by sellers (identify each seller by name and civic address);
 (c) quantity supplied by others (identify each supplier by name and civic address);
 (d) quantity sold or transferred to others (identify each purchaser or transferee by name and civic address); and
 (e) closing inventory.

4. Renseignements concernant la consommation annuelle moyenne

Pour chaque année prise en compte pour calculer la consommation annuelle moyenne, fournir les renseignements suivants à l'égard du solvant, en indiquant les quantités en kilogrammes :

a) stock d'ouverture;
 b) quantité fournie par les vendeurs (indiquer le nom et l'adresse municipale de chacun d'eux);
 c) quantité obtenue d'autres sources d'approvisionnement (indiquer le nom et l'adresse municipale de chacune d'elles);
 d) quantité vendue ou cédée à d'autres personnes (indiquer le nom et l'adresse municipale de chaque acheteur ou cessionnaire);
 e) stock de fermeture.

SCHEDULE 3
 (Subsection 4(2))

CONSUMPTION UNIT REDUCTION

Item	Column 1 Solvent	Column 2 Degreasing Process	Column 3 Years	Column 4 Percentage of Average Annual Consumption
1.	Trichloroethylene	(a) degreasing by vapour degreaser	2004, 2005 and 2006 2007 and every year thereafter	100% 35%
		(b) degreasing by cold degreaser	2004, 2005 and 2006 2007 and every year thereafter	100% 35%
2.	Tetrachloroethylene	(a) degreasing by vapour degreaser	2004, 2005 and 2006 2007 and every year thereafter	100% 35%
		(b) degreasing by cold degreaser	2004, 2005 and 2006 2007 and every year thereafter	100% 35%

ANNEXE 3
(paragraphe 4(2))

RÉDUCTION DES UNITÉS DE CONSOMMATION

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	
Article	Solvant	Procédé de dégraissage	Années	Pourcentage de la consommation annuelle moyenne
1.	Trichloroéthylène	a) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à la vapeur;	2004, 2005 et 2006 2007 et années subséquentes	100 % 35 %
		b) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à froid	2004, 2005 et 2006 2007 et années subséquentes	100 % 35 %
2.	Tétrachloroéthylène	a) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à la vapeur;	2004, 2005 et 2006 2007 et années subséquentes	100 % 35 %
		b) dégraissage au moyen d'un dégraisseur à froid	2004, 2005 et 2006 2007 et années subséquentes	100 % 35 %

SCHEDULE 4
(Subsection 5(1))INFORMATION FOR CONSUMPTION UNIT
RETIREMENT NOTICE

1. Person Retiring Consumption Unit

- (a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any
- (b) number of facilities and civic address for each facility
- (c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the notice on behalf of the person retiring consumption unit

2. Confidentiality

Indicate if a request for confidentiality is being made under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and the reason for the request.

3. Solvent and Degreasing Process Information

- (a) date retirement of consumption units is to be effective
- (b) name of solvent for which consumption units were issued (see column 1 of Schedule 1)
- (c) name of degreasing process for which consumption units were issued (see column 2 of Schedule 1)
- (d) quantity, in kilograms, of consumption units to be retired
- (e) reason for retirement of the consumption units

SCHEDULE 5
(Subsection 6(3))INFORMATION FOR A CONSUMPTION
UNIT TRANSFER

1. Transferor Information

- (a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any

ANNEXE 4
(paragraphe 5(1))RENSEIGNEMENTS POUR L'AVIS DE RENONCIATION
À UNE UNITÉ DE CONSOMMATION

1. Renseignements concernant la personne qui renonce à l'unité de consommation

- a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;
- b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;
- c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à présenter l'avis au nom de la personne qui renonce à l'unité de consommation.

2. Demande de confidentialité

Indiquer si une demande de confidentialité est présentée en vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les motifs de la demande.

3. Renseignements concernant le solvant et le procédé de dégraissage

- a) Date de la prise d'effet de la renonciation aux unités de consommation;
- b) nom du solvant pour lequel les unités de consommation ont été attribuées (indiqué à la colonne 1 de l'annexe 1);
- c) procédé de dégraissage pour lequel les unités de consommation ont été attribuées (indiqué à la colonne 2 de l'annexe 1);
- d) nombre d'unités de consommation auxquelles on renonce (en kilogrammes);
- e) motif de la renonciation.

ANNEXE 5
(paragraphe 6(3))RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LA CESSION
D'UNITÉS DE CONSOMMATION

1. Renseignements concernant le cédant

- a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;

(b) number of facilities and civic address for each facility
 (c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the information on behalf of the transferor

2. Transferee Information

(a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any
 (b) number of facilities and civic address for each facility
 (c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the information on behalf of the transferee

3. Confidentiality

Indicate if a request for confidentiality is being made under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and the reason for the request.

4. Solvent and Degreasing Process Information

(a) name of solvent for which consumption units were issued (see column 1 of Schedule 1)
 (b) name of degreasing process for which consumption units were issued (see column 2 of Schedule 1)
 (c) year to which the issued consumption units apply
 (d) effective date of consumption unit transfer
 (e) consumption units, in kilograms, for the following:
 (i) issued to the transferor before transfer
 (ii) transferor's unexpended units before transfer
 (iii) unexpended consumption units to be transferred

b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;

c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à fournir les renseignements au nom du cédant.

2. Renseignements concernant le cessionnaire

a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;

b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;

c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à fournir les renseignements au nom du cessionnaire.

3. Demande de confidentialité

Indiquer si une demande de confidentialité est présentée en vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les motifs de la demande.

4. Renseignements concernant le solvant et le procédé de dégraissage

a) Nom du solvant pour lequel les unités de consommation ont été attribuées (indiqué à la colonne 1 de l'annexe 1);

b) procédé de dégraissage pour lequel les unités de consommation ont été attribuées (indiqué à la colonne 2 de l'annexe 1);

c) années pour laquelle les unités de consommation ont été attribuées;

d) date de prise d'effet de la cession;

e) nombre d'unités de consommation (en kilogrammes) :

(i) attribuées au cédant avant la cession,

(ii) inutilisées avant la cession,

(iii) cédées au cessionnaire.

SCHEDULE 6
 (Paragraph 7(a))

ANNEXE 6
 (alinéa 7a))

INFORMATION FOR ANNUAL SOLVENT
 CONSUMPTION REPORT

RENSEIGNEMENTS POUR LE RAPPORT DE
 CONSOMMATION ANNUELLE DE SOLVANT

1. Person Using Solvent

(a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any

(b) number of facilities and civic address for each facility

(c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the report on behalf of the person using solvent

2. Confidentiality

Indicate if a request for confidentiality is being made under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and the reason for the request.

1. Renseignements concernant l'utilisateur du solvant

a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;

b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;

c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à présenter le rapport au nom de l'utilisateur du solvant.

2. Demande de confidentialité

Indiquer si une demande de confidentialité est présentée en vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les motifs de la demande.

3. Solvent and Degreasing Process Information

The following information must be given for each solvent and degreasing process:

- (a) applicable year of report;
- (b) name of solvent and degreasing process;
- (c) average annual consumption, in kilograms;
- (d) consumption units issued by the Minister, in kilograms; and
- (e) total quantity of solvent, in kilograms,
 - (i) in opening inventory,
 - (ii) supplied by sellers (identify each seller by name and civic address),
 - (iii) supplied by others (identify each other supplier by name and civic address),
 - (iv) transferred to use in a degreasing process from other on-site uses (identify each other on-site use),
 - (v) transferred to use in a degreasing process from other off-site uses (identify each other off-site use),
 - (vi) reclaimed or recycled on-site,
 - (vii) transferred on-site for other uses (identify each other use),
 - (viii) transferred off-site for other uses (identify each other use),
 - (ix) sold or transferred to others (identify each other purchaser or transferee by name and civic address), and
 - (x) in closing inventory.

3. Renseignements concernant le solvant et le procédé de dégraissage

Fournir les renseignements suivants à l'égard de chaque solvant et chaque procédé de dégraissage :

- a) année visée par le rapport;
- b) nom du solvant et procédé de dégraissage;
- c) consommation annuelle moyenne, en kilogrammes;
- d) unités de consommation attribuées par le ministre, en kilogrammes;
- e) quantité totale, en kilogrammes :
 - (i) de solvant dans le stock d'ouverture,
 - (ii) de solvant fourni par les vendeurs (indiquer le nom et l'adresse municipale de chacun d'eux),
 - (iii) de solvant obtenu d'autres sources d'approvisionnement (indiquer le nom et l'adresse municipale de chacune d'elles),
 - (iv) de solvant servant à d'autres utilisations à l'installation et transféré afin d'être utilisé dans un procédé de dégraissage (indiquer les autres utilisations),
 - (v) de solvant servant à d'autres utilisations hors de l'installation et transféré afin d'être utilisé dans un procédé de dégraissage (indiquer les autres utilisations),
 - (vi) de solvant régénéré ou recyclé à l'installation,
 - (vii) de solvant transféré à l'installation pour d'autres utilisations (indiquer chacune d'elles),
 - (viii) de solvant transféré hors de l'installation pour d'autres utilisations (indiquer chacune d'elles),
 - (ix) de solvant vendu ou cédé à d'autres personnes (indiquer le nom et l'adresse municipale de chacune d'elles),
 - (x) de solvant constituant le stock de fermeture.

SCHEDULE 7 (Paragraph 8(a))

INFORMATION FOR ANNUAL SOLVENT SALES REPORT

1. Seller Information

- (a) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any
- (b) number of facilities and civic address for each facility
- (c) name, civic and postal addresses, e-mail address, if any, telephone number and fax number, if any, of the person authorized to submit the report on behalf of the seller

2. Confidentiality

Indicate if a request for confidentiality is being made under section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and the reason for the request.

3. Solvent Information

- Total quantity, in kilograms, of
- (a) solvent sold (identify each purchaser by name and civic address, and specify date of sale);
 - (b) solvent returned by purchasers (identify each purchaser by name and civic address, and specify date of return);

ANNEXE 7 (alinéa 8a))

RENSEIGNEMENTS POUR LE RAPPORT DE VENTE DE SOLVANT

1. Renseignements concernant le vendeur

- a) Nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique;
- b) nombre d'installations et adresse municipale de chacune d'elles;
- c) nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courrier électronique de la personne autorisée à présenter le rapport au nom du vendeur.

2. Demande de confidentialité

Indiquer si une demande de confidentialité est présentée en vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les motifs de la demande.

3. Renseignements concernant le solvant

- Quantité totale, en kilogrammes :
- a) de solvant vendu (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ainsi que la date de la vente);
 - b) de solvant retourné par les acheteurs (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ayant retourné le solvant ainsi que la date de retour);

(c) recycled solvent sold (identify each purchaser by name and civic address, and specify date of sale);

(d) recycled solvent returned by purchasers (identify each purchaser by name and civic address, date of return);

(e) reclaimed solvent sold (identify each purchaser by name and civic address, and specify date of sale); and

(f) reclaimed solvent returned by purchasers (identify each purchaser by name and civic address, and specify date of return).

c) de solvant recyclé vendu (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ainsi que la date de la vente);

d) de solvant recyclé retourné par les acheteurs (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ayant retourné le solvant ainsi que la date de retour);

e) de solvant régénéré vendu (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ainsi que la date de la vente);

f) de solvant régénéré retourné par les acheteurs (indiquer les nom et adresse municipale de chaque acheteur ayant retourné le solvant ainsi que la date de retour).

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Purpose of the Regulations

The purpose of the *Solvent Degreasing Regulations* is to reduce releases of trichloroethylene (TCE) and tetrachloroethylene (PERC) to the environment from solvent degreasing facilities using more than 1 000 kilograms of TCE and PERC per year. These Regulations include a market intervention by establishing tradable consumption units for the use of TCE and PERC in solvent degreasing operations that exceed the 1 000 kilograms threshold per year.

Because of their volatility, it is estimated that close to 100 per cent of all TCE and PERC used in solvent degreasing are eventually released to the atmosphere. The regulations are intended to reduce annual TCE and PERC use by solvent degreasing operations and will result in an overall emission reduction of these substances. The annual use for each user will be defined as the total quantity allocated to a degreaser during the calendar year for which the consumption unit applies, excluding the quantity recycled or reclaimed on-site.

When the regulations come into force, affected solvent degreasing users who wish to continue using these solvents after January 1, 2004, will be required to have consumption units issued by the Minister of the Environment or transferred from other users.

The Government will issue, upon request, consumption units for TCE and PERC, based on a person's average annual consumption for up to three consecutive calendar years between January 1, 1994 and December 31, 2002. The average annual consumption will be established from historical data submitted by users.

The consumption units issued for the 2004, 2005, 2006 calendar years will be frozen at this level. The consumption units issued for 2007 and subsequent years will be reduced by 65 per cent. No consumption units will be issued without a request and the establishment of a person's average annual consumption. Any quantity of solvent recycled or reclaimed on-site will not be counted in the determination of the quantity used. Additionally, unexpended consumption units will be eligible to be transferred between users following notification of the proposed transfer.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Objet du règlement

Le *Règlement sur les solvants de dégraissage* vise à réduire les rejets, dans l'environnement, de trichloroéthylène (TCE) et de tétrachloroéthylène (PERC) provenant d'installations de dégraissage au solvant qui utilisent plus de 1 000 kilogrammes de TCE et de PERC par année. Le règlement a également trait à une intervention sur les marchés au moyen de l'établissement d'un système d'échange d'unités de consommation de l'utilisation de TCE et de PERC dans les exploitations de dégraissage au solvant qui consomment plus de 1 000 kilogrammes par année.

Parce que ces substances sont volatiles, il y aurait près de 100 p. 100 de la quantité totale de TCE et de PERC utilisée dans le dégraissage au solvant qui seraient finalement rejetés dans l'atmosphère. Le règlement, qui est conçu dans l'intention de réduire l'utilisation annuelle de TCE et de PERC dans les opérations de dégraissage au solvant, entraînera une réduction globale des rejets de ces substances. L'utilisation annuelle, pour chaque installation, sera définie comme étant la quantité totale allouée à un dégraisseur au cours de l'année civile pendant laquelle s'appliquent les unités de consommation, à l'exclusion de la quantité recyclée ou récupérée sur place.

Quand le règlement entrera en vigueur, les utilisateurs de solvants de dégraissage touchés qui désirent continuer d'utiliser ces solvants après le 1^{er} janvier 2004 seront tenus de détenir des unités de consommation émises par le ministre de l'Environnement ou transférées par d'autres utilisateurs.

Sur demande, le gouvernement émettra des unités de consommation de TCE et de PERC qui seront basées sur la moyenne de consommation annuelle d'une personne pendant une période allant jusqu'à trois années civiles consécutives comprises entre le 1^{er} janvier 1994 et le 31 décembre 2002. La moyenne de la consommation annuelle sera fixée à partir de données historiques soumises par les utilisateurs.

Les unités de consommation accordées pour les années civiles 2004, 2005 et 2006 seront gelées à ce niveau. Aucune unité de consommation ne sera émise sans qu'une demande ne soit faite et que l'établissement d'une moyenne de consommation annuelle d'une personne ne soit effectué. Les unités de consommation accordées pour 2007 et les années subséquentes seront réduites de 65 p. 100. Aucune quantité de solvant recyclé ou récupéré sur place ne sera comptabilisée dans l'établissement de la quantité utilisée. En outre, les unités de consommation inutilisées pourront

Affected solvent degreasing users will be required to report the quantities of TCE and PERC used or transferred to other users in annual reports. They will also be required to maintain and keep records as required.

Sellers of these solvents will be required to submit annual reports on sales of TCE and PERC to all solvent degreasers and maintain records as required.

The *Solvent Degreasing Regulations* will come into force under the authority provided by subsection 93(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

Background

TCE and PERC were included in the list of 44 substances published as the first Priority Substances List (PSL1) in the *Canada Gazette*, Part I, on February 11, 1989, under the auspices of the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA). These substances were given priority by the Departments of the Environment and Health for assessing whether they are “toxic or capable of becoming toxic” according to the definition specified in section 11 of this Act. On February 5, 1994, a synopsis of the results of the TCE and PERC assessments as a toxic substance under paragraph 11(a) of CEPA was published in the *Canada Gazette*, Part I. TCE was declared toxic under CEPA paragraphs 11(a) toxic to human health, and (c) toxic to the environment. TCE was classified as being “probably carcinogenic to humans”. PERC was declared toxic under paragraph 11(a) of CEPA, as toxic to the environment, because it enters the Canadian environment in quantities that could have harmful effects on some terrestrial plants, notably trees.

In early 1994, Environment Canada and Health Canada established a framework for stakeholder consultations that was to be followed in determining risk management options for the substances assessed as toxic in the PSL1. This process, referred to as the Strategic Options Process (SOP), was facilitated through the establishment of Issue Tables. For PERC, two Issue Tables were established. One addressed the use and environmental releases of this solvent in the dry cleaning sector. A second Issue Table addressed TCE and PERC use in industrial and commercial degreasing applications. The Issue Table for the degreasing sector held its first consultation meeting in December 1994 and concluded its work in September 1995. The Strategic Options Report (SOR) on the stakeholder consultations, titled *Trichloroethylene and Tetrachloroethylene in Solvent Degreasing* was published in June 1996 and provides the basis for the Regulations. This report is available from Environment Canada or can be downloaded from <http://www.ec.gc.ca/degrease/degrease.htm>.

Under the federal government’s Toxic Substances Management Policy (TSMP), TCE and PERC are Track 2 substances. The policy sets forth a management goal to minimize environmental and health risks of Track 2 toxic substances by reducing exposure to, and/or their release throughout the substance’s life cycle.

être admissibles à un transfert d’un utilisateur à l’autre sur avis du transfert proposé.

Les utilisateurs de solvants de dégraissage touchés seront tenus de signaler les quantités de TCE et de PERC utilisées ou transférées à d’autres utilisateurs dans leur rapport annuel. Ils devront également établir et tenir les registres requis.

Les entreprises qui vendent ces solvants seront tenues de présenter un rapport annuel sur les ventes de TCE et de PERC conclues avec tous les utilisateurs de solvants de dégraissage et de tenir les registres requis.

Le *Règlement sur les solvants de dégraissage* sera appliqué en vertu du paragraphe 93(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement* (1999) [LCPE (1999)].

Contexte

Le TCE et le PERC ont été inscrits à la liste des 44 substances publiée à titre de première Liste des substances d’intérêt prioritaire (LSIP1) dans la *Gazette du Canada* Partie I le 11 février 1989, sous l’égide de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement* (LCPE). Les ministères de l’Environnement et de la Santé ont accordé la priorité à ces substances afin qu’on puisse déterminer si elles sont « effectivement ou potentiellement toxiques », selon la définition énoncée à l’article 11 de la LCPE. Le 5 février 1994, un sommaire des résultats de l’évaluation du TCE et du PERC comme substances toxiques, aux termes de l’alinéa 11(a) de la LCPE, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I. Le TCE a été déclaré toxique aux termes de la LCPE alinéa 11(a), toxique pour la santé humaine et alinéa 11(c), toxique pour l’environnement. Le TCE a été classé parmi les substances « probablement cancérigènes pour les humains ». Le PERC a été déclaré toxique aux termes de l’alinéa 11(a) de la LCPE, c’est-à-dire, toxique pour l’environnement, parce qu’il pénètre dans l’environnement canadien en quantité suffisante pour avoir des effets nocifs sur certains végétaux terrestres, notamment les arbres.

Au début de 1994, Environnement Canada et Santé Canada ont établi un cadre de consultation des intervenants, dans les limites duquel il fallait travailler, afin de déterminer quelles étaient les options de gestion des risques à adopter pour les substances de la LSIP1 jugées toxiques. Ce processus, nommé Processus des options stratégiques (POS), s’est déroulé grâce à la mise sur pied de tables de concertation. Pour le PERC, deux tables de ce genre ont été établies. Une a étudié l’utilisation et les rejets de ce solvant dans l’environnement pour le secteur du nettoyage à sec et l’autre a examiné l’utilisation du TCE et du PERC dans les applications industrielles et commerciales de dégraissage. La table de concertation chargée de considérer le secteur du dégraissage a tenu sa première réunion de consultation en décembre 1994 et a terminé ses travaux en septembre 1995. Le Rapport sur les options stratégiques, présenté à la suite de consultations auprès des intervenants et intitulé *Le trichloroéthylène et le tétrachloroéthylène employés dans le dégraissage au solvant*, a été publié en juin 1996 et il sert de fondement au règlement. On peut se procurer ce rapport à Environnement Canada ou le télécharger à partir de l’adresse électronique suivante : www.ec.gc.ca/degrease/degreasf.htm.

Aux termes de la Politique de gestion des substances toxiques adoptée par le gouvernement fédéral, le TCE et le PERC sont des substances de la voie 2. La politique énonce un objectif de gestion visant à réduire les risques pour l’environnement et la santé que posent les substances toxiques de la voie 2 en limitant

Although the policy was being drafted during the time when the multi-stakeholder consultations on TCE and PERC were being conducted, the recommendations that were presented on the management of TCE and PERC in the SOR are consistent with the goals of the TSMP, which was announced in June 1995.

Solvent degreasing operations are the largest users of TCE, accounting for more than 90 per cent of total Canadian consumption of TCE. PERC is used in dry cleaning and solvent degreasing operations. The dry cleaning and the solvent degreasing industries account respectively for approximately 75 per cent and 20 per cent of total Canadian PERC consumption if feedstock in chemical manufacturing that results in insignificant environmental releases is excluded (Environment Canada, Strategic Option for the Management of Toxic Substances, Trichloroethylene and Tetrachloroethylene in Solvent Degreasing, Report of Stakeholder Consultations, Page 3) Environmental regulations, to address PERC used by the dry cleaning industry, were published in the *Canada Gazette*, Part II, on March 12, 2003.

Alternatives

Traditional Regulations

Regulations could take the form of performance-based controls that would require that all solvent degreasing operations limit their TCE and PERC emission at a pre-determined level by a specific date. This approach would result in additional capital and operating expenses as solvent degreasing operations would be required to make significant investments to control their emission, and to periodically perform tests to ensure that they are not exceeding TCE and PERC emission levels. The test results would then be forwarded to Environment Canada for compilation and analysis. Environment Canada would also have to periodically conduct tests at these sites to ensure the accuracy of the results provided to Environment Canada. This compliance procedure would be costly because of the number of sites to be controlled.

Regulations could also take the form of technology-based controls. Such measures would require that all solvent degreasing operations use specific equipment by a specific date, and that they operate it in such a way as to minimize TCE and PERC emission. This would require significant investment by solvent degreasing operations, which could result in negative impacts to small businesses. In terms of compliance, this would also be costly because of the number of facilities to be inspected.

These two alternatives were rejected because they did not limit the number of solvent degreasing facilities that could start up using TCE and PERC in the future. Consequently, they would not control these substances' increased use and emission. In addition, these alternatives would result in significant costs to both the Government and the affected operations.

l'exposition à ces substances et/ou en réduisant les rejets pendant toute la durée de vie de la substance. Même si la politique a été rédigée en même temps que se tenaient les consultations auprès de tous les intervenants sur le TCE et le PERC, les recommandations qui ont été par la suite présentées sur la gestion du TCE et du PERC dans le Rapport sur les options stratégiques sont conformes aux objectifs de la Politique de gestion des substances toxiques, qui a été annoncée en juin 1995.

Les exploitations de dégraissage au solvant sont les plus grandes utilisatrices de TCE car elles représentent plus de 90 p. 100 de la consommation canadienne totale. Le PERC est utilisé pour le nettoyage à sec et les opérations de dégraissage au solvant. Les secteurs du nettoyage à sec et du dégraissage au solvant représentent respectivement environ 75 p. 100 et 20 p. 100 de la consommation canadienne totale de PERC, si on exclut son utilisation comme matière première dans la fabrication de produits chimiques, laquelle donne lieu à des rejets négligeables dans l'environnement (Environnement Canada, *Options stratégiques pour la gestion des substances toxiques — Le trichloroéthylène et le tétrachloroéthylène employés dans le dégraissage au solvant*, Rapport sur les consultations auprès des intervenants, page 3). Un règlement environnemental portant sur le PERC utilisé par le secteur du nettoyage à sec a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II le 12 mars 2003.

Solutions envisagées

Règlement traditionnel

Le règlement pourrait prendre la forme de contrôles basés sur le rendement selon lesquels toutes les exploitations de dégraissage au solvant devraient limiter leurs rejets de TCE et de PERC à un niveau prédéterminé avant une date précise. Cette façon de procéder occasionnerait des dépenses additionnelles en immobilisations et en frais d'exploitation, car les exploitations de dégraissage au solvant devraient investir des sommes substantielles pour limiter leurs rejets et pour effectuer périodiquement des tests visant à vérifier qu'elles ne dépassent pas les niveaux d'émission de TCE et de PERC. Les résultats des tests seraient ensuite transmis à Environnement Canada pour être compilés et analysés. Environnement Canada devrait également effectuer des tests périodiques à ces emplacements pour s'assurer de l'exactitude des résultats communiqués au ministère. Cette procédure de vérification de la conformité serait coûteuse en raison du nombre d'emplacements à contrôler.

Le règlement pourrait aussi prendre la forme de mesures anti-pollution fondées sur la technologie. Si on prenait de telles mesures, il faudrait que toutes les exploitations de dégraissage au solvant utilisent un équipement donné, avant une date précise, et qu'elles gèrent leurs opérations de façon à réduire le plus possible les émissions de TCE et de PERC. Pour ce faire, les exploitations de dégraissage au solvant devraient engager des investissements importants, ce qui pourrait entraîner des répercussions négatives sur les petites entreprises. Au chapitre de la vérification de la conformité au règlement, cette méthode serait également coûteuse en raison du nombre d'installations à inspecter.

Ces deux solutions de rechange ont été rejetées parce qu'elles ne permettraient pas de limiter le nombre d'installations de dégraissage au solvant qui pourraient s'implanter et utiliser le TCE et le PERC par la suite. Par conséquent, ces solutions ne permettraient pas de réduire l'utilisation et les émissions de ces substances. En outre, ces solutions entraîneraient des coûts importants tant pour le gouvernement que pour les exploitations touchées.

Voluntary Measures

Voluntary measures are not legally enforceable and can be structured through instruments such as codes of practice, guidelines and memoranda of understanding. In terms of environmental effectiveness, voluntary measures do not ensure that pre-determined objectives are achieved. This lack of legal backstop means operations are not bound to reduce their TCE and PERC emission. Even though voluntary measures would minimize compliance costs to solvent degreasing operations the Issue Table (including the industry) rejected this approach due to its inability to legislatively ensure that the reductions in use and/or emission are achieved.

Regulations Including Market-Based (Economic) Instruments

Market-based instruments refer to market intervention that is designed directly or indirectly to influence prices and thus the behaviour of targeted groups. A trading unit or consumption unit system would permit affected industry members the flexibility to select their best alternative to respond to a regulatory cap on solvent use. The trading of solvent consumption units amongst degreasing operations would result in minimizing their compliance costs. Under such an approach, low abatement cost facilities would be the first to reduce and/or stop their TCE and PERC use because of the limited investment required to switch to TCE and PERC substitutes. In addition, the sale of their unexpended consumption units would partially or totally offset the costs of these required operational changes. In the case of high abatement cost facilities, it might be cheaper to buy consumption units from operations that have switched to TCE and PERC substitutes. In terms of enforcement costs to Government, although not negligible, this would be the least costly of all alternatives considered. Costs are restricted to collecting and managing data to ensure that total Canadian annual TCE and PERC use does not exceed the consumption unit issued to solvent degreasing operators. Such an economic instrument controlling total TCE and PERC use in solvent degreasing would be effective in reducing total emission since virtually all of the TCE and PERC solvents eventually evaporate into the air and enter the environment. A regulation, including trading of unexpended consumption units, has been selected because of the potential to achieve reduction objectives, while minimizing compliance and enforcement costs.

The development of this alternative requires that prior to the date of prohibition for TCE and PERC an average annual consumption will be established for each user, based on their use for up to three consecutive years between 1994 and 2002. The average annual consumption will be calculated from historical data submitted by users on forms provided by the Minister of the Environment. The average annual consumption calculated will be used

Mesures volontaires

Les mesures volontaires ne sont pas exécutoires en vertu de la Loi; elles peuvent être soutenues par des instruments tels que des codes de pratiques, des lignes directrices et des protocoles d'entente. En ce qui concerne leur efficacité à l'égard de l'environnement, les mesures volontaires ne garantissent pas la réalisation des objectifs prédéterminés. Comme cette solution n'a pas de fondement légal, les exploitations ne sont pas obligées de réduire leurs émissions de TCE et de PERC. Même si le recours à des mesures volontaires devait réduire les coûts d'observation pour les exploitations de dégraissage au solvant, cette méthode a été rejetée par la table de concertation (y compris par le secteur privé) en raison de l'impossibilité de garantir, par des moyens législatifs, la réduction effective de l'utilisation et/ou des émissions de ces substances.

Règlement comprenant des instruments reposant sur les mécanismes du marché (économiques)

Employer des instruments reposant sur les mécanismes du marché signifie intervenir sur le marché dans le but d'influer directement ou indirectement sur les prix et, ainsi, sur le comportement des groupes visés. Le recours à un système d'unités d'échange ou d'unités de consommation donnerait à certains membres du secteur visés par le règlement la latitude voulue pour choisir la meilleure solution afin de respecter le plafond imposé par le règlement pour l'utilisation des solvants. L'échange d'unités de consommation d'utilisation des solvants entre les exploitations de dégraissage entraînerait une réduction des coûts d'observation du règlement. Dans le cadre de cette démarche, les installations ayant des coûts de réduction peu élevés seraient les premières à réduire et/ou à cesser leur utilisation de TCE et de PERC en raison du faible niveau d'investissement requis pour employer des substituts. En outre, la vente de leurs unités de consommation inutilisées compenserait partiellement ou totalement les coûts des changements opérationnels ainsi requis. Dans le cas des installations ayant des coûts de réduction élevés, il pourrait être plus économique d'acheter des unités de consommation auprès des exploitations qui ont adopté des substituts du TCE et du PERC. Pour ce qui est des coûts d'application du règlement assumés par le gouvernement, quoique non négligeables, ils représenteraient la solution la plus économique parmi toutes celles envisagées. Les coûts se limitent aux frais assumés pour recueillir et gérer les données dans le but de s'assurer que le total canadien annuel du TCE et du PERC utilisés n'excède pas les unités de consommation accordées aux exploitations de dégraissage au solvant. Un instrument économique de ce genre, qui serait employé pour limiter l'utilisation totale de TCE et de PERC dans le dégraissage au solvant, se révélerait efficace en matière de réduction des émissions totales puisque presque tous les solvants au TCE et au PERC s'évaporent finalement dans l'atmosphère et pénètrent dans l'environnement. On a choisi un règlement comportant des échanges d'unités de consommation inutilisées parce qu'il peut permettre d'atteindre les objectifs de réduction tout en limitant les coûts d'observation et d'application.

L'élaboration de cette solution exige qu'avant la mise en vigueur de l'interdiction sur le TCE et le PERC, une moyenne de la consommation annuelle soit établie pour chaque utilisateur en fonction de son utilisation pendant une période allant jusqu'à trois années consécutives comprises entre 1994 et 2002. La moyenne de la consommation annuelle sera calculée à partir des données historiques fournies par les utilisateurs par le biais de formulaires

to determine the consumption units issued to a user annually. It will be authorized that unexpended consumption units be traded between users.

The Regulations will impose a freeze on the total annual TCE and PERC use to current levels (equivalent to the average annual consumption), which will allow the continued use of TCE and PERC for solvent degreasing operations after January 1, 2004. At that time, unexpended consumption unit trading will be allowed. This will allow facilities whose solvent use is capped and who need more solvent to purchase unexpended consumption units from other users. In 2007, the TCE and PERC allowable use will be reduced by 65 per cent, which will result in an equivalent reduction in emissions.

Benefits and Costs

It is estimated that the Regulations will reduce the release of 10.2 kilotonnes of TCE and PERC into the atmosphere over the 2004 to 2021 time period.

Overall, there is a net benefit to Canadian society from implementing the Regulations. The net benefit (benefits minus costs) is estimated to be in the order of \$12.6 million. All figures are reported in year 2001 dollars and estimated using a discount rate of 5 per cent.

Problem and Approach

The environmental problem being addressed by the regulations is the avoidance of environmental and health impacts related to TCE and PERC exposure. Thus, the Regulations are expected to generate societal benefits in terms of avoided future costs. Those TCE and PERC users, subject to the Regulations, will be required to make expenditures to reduce the use of TCE and PERC. This will be a cost of the Regulations. However, reduced solvent use will result in solvent savings, which is a benefit of the regulations. The Government also will experience administrative and enforcement costs as a result of the Regulations.

A number of steps were used to estimate the net benefit of the regulations. These steps include:

- *Define the implications of the Regulations* — The regulations will freeze TCE and PERC use in solvent degreasing for the years 2004, 2005 and 2006, with a 65 per cent use reduction in 2007. Vapour and cold degreasing operations using more than 1 000 kilograms of TCE and PERC during a calendar year are subject to the Regulations. Operations will be able to recycle or reclaim recovered solvents on-site to assist in meeting their 65 per cent use reduction. Also, a consumption unit trading system will allow facilities to trade unexpended consumption units amongst themselves to give more flexibility to achieve the overall 65 per cent use reduction.
- *Identify solvent use, growth and equipment inventory* – Baselines and forecasts for future TCE and PERC use and equipment inventories are estimated.
- *Estimate costs, benefits and net benefit for measures:*
 - *Costs of the Regulations* include equipment retrofit costs and process substitution costs necessary to comply with the 65 per cent use reduction. Government costs stem

fournis par le ministre de l'Environnement. La moyenne de la consommation calculée sera utilisée pour déterminer les unités de consommation accordées à un utilisateur, annuellement. Il sera autorisé à faire le commerce des unités de consommation inutilisées entre les utilisateurs.

Le règlement imposera un gel de l'utilisation totale annuelle de TCE et de PERC aux niveaux actuels (équivalant à la moyenne annuelle de consommation), ce qui permettra de continuer l'utilisation de TCE et de PERC pour les exploitations de dégraissage après le 1^{er} janvier 2004. Pendant ce temps, il sera permis d'échanger les unités de consommation inutilisées. Ceci permettra aux entreprises, pour lesquelles l'utilisation de solvant est plafonnée et qui nécessitent plus de solvant, d'acheter des unités de consommation inutilisées par d'autres utilisateurs. En 2007, l'utilisation permise de TCE et de PERC sera réduite de 65 p. 100, ce qui entraînera une réduction équivalente des émissions de ces substances.

Avantages et coûts

On estime que le règlement réduira les rejets de 10,2 kilotonnes de TCE et de PERC dans l'atmosphère au cours de la période de 2004-2021.

Dans l'ensemble, la société canadienne tirera un profit net de l'application du règlement. Le profit net (le profit moins les coûts) estimé est de l'ordre de 12,6 millions de dollars. Tous les montants sont exprimés en dollars de l'an 2001 et sont évalués à partir d'un taux d'actualisation de 5 p. 100.

Le problème et la démarche employée

Le problème environnemental abordé par le règlement est la prévention des effets associés à l'exposition au TCE et au PERC sur l'environnement et la santé. On s'attend donc à ce que le règlement procure des avantages sociaux et permette d'éviter les coûts futurs. Les utilisateurs de TCE et de PERC assujettis au règlement devront déboursier eux-mêmes afin de réduire l'utilisation de TCE et de PERC. Ce sera un des coûts engendrés par la mise en vigueur du règlement. Toutefois, la réduction de l'utilisation des solvants occasionnera des économies de solvant, ce qui est l'un des avantages du règlement. Le gouvernement aura lui aussi à assumer des coûts d'administration et d'application à la suite de la mise en place du règlement.

Pour estimer l'avantage net du règlement, on a procédé par étape :

- *Définir les conséquences du règlement* — Le règlement entraînera un gel de l'utilisation du TCE et du PERC dans les opérations de dégraissage au solvant, pour les années 2004, 2005 et 2006, ainsi qu'une réduction de 65 p. 100 de l'utilisation en 2007. Les exploitations de dégraissage à la vapeur et au froid qui utilisent plus de 1 000 kilogrammes de TCE et de PERC au cours d'une année civile sont assujetties au règlement. Les exploitations pourront recycler ou récupérer les solvants recueillis sur place pour être en mesure de respecter plus facilement la réduction d'utilisation de 65 p. 100. De plus, un système d'échange d'unités de consommation permettra aux entreprises d'échanger entre elles les unités de consommation inutilisées pour se donner plus de latitude dans la réalisation de l'objectif de 65 p. 100 de réduction.
- *Déterminer l'utilisation actuelle, l'augmentation de la consommation et les stocks d'équipement* – On évalue la consommation de base et les prévisions concernant l'utilisation future du TCE et du PERC ainsi que les stocks d'équipement.

from administrative costs to establish and operate a consumption unit system as well as compliance promotion and enforcement of the Regulations;

- *Benefits* are monetized for avoided health impacts due to reduced air emission; avoided water supply costs due to a reduction in water supply contamination; and reduced occupational injuries due to a reduction in the use of TCE and PERC. Other important benefits to ecosystems and humans are not monetized due to a lack of data; and
- *Options analysis* identifies the impact on the overall compliance cost of two regulatory options: use of consumption unit trading versus a direct regulation requiring all TCE and PERC machines to uniformly reduce solvent use by 65 per cent.
- *Conduct uncertainty testing* — The implications of uncertainty on the net benefit estimate is identified and discussed.

The data and assumptions used in the estimation of net benefit are discussed below.

Solvent Use, Growth and Equipment Inventory

Based on information obtained from the *Notice* of August 2001 under CEPA 1999, solvent degreasing operations using TCE and PERC operate 255 machines and use 1.5 kilotonnes of solvent (Table 1). Of this total, the Regulations will cover 49 per cent of the total number of machines and 99 per cent of total annual TCE and PERC use in solvent degreasing.

	Quantity Kilotonnes	# of Machines
Total TCE/PERC Use	1.51	255
Regulated Community of Machines: > 1 tonnes use	1.47	125
Regulated Community as % Total Community	99%	49%

Source: *Notice* of August 2001 under CEPA 1999.

Table 2 and Table 3 provide an overview of the distribution of machines by TCE and PERC use in vapour and cold degreasing in 2000. Of the regulated machines, 72 per cent are vapour degreasers, which account for 73 per cent of solvent use.

- *Évaluer les coûts, les avantages et l'avantage net de ces mesures* :

- *Les coûts* du règlement comprennent les coûts de modernisation de l'équipement et les coûts de substitution de procédé qu'il faut assumer pour respecter la réduction obligatoire de 65 p. 100 de l'utilisation. Les coûts supportés par le gouvernement découlent des coûts administratifs nécessaires à l'établissement et au fonctionnement du système d'unités de consommation et des coûts de promotion de la conformité et de l'application du règlement;
- *Les avantages* sont évalués en dollars en ce qui concerne la prévention des répercussions sur la santé attribuable à la réduction des émissions atmosphériques, la prévention des coûts d'approvisionnement en eau attribuable à une réduction de la contamination des réserves en eau ainsi que la diminution des accidents de travail attribuables à une réduction de l'utilisation du TCE et du PERC. D'autres avantages importants pour les écosystèmes et les humains ne sont pas exprimés en coûts en raison de données insuffisantes; et
- *L'analyse des options* permet de déterminer les répercussions de deux options de règlement sur le coût d'observation global : l'utilisation du système d'échange d'unités de consommation, d'une part, et une réglementation directe qui exigerait que tous les propriétaires de machines fonctionnant au TCE et au PERC réduisent uniformément l'utilisation de solvant de 65 p. 100, d'autre part.
- *Analyse d'incertitude* — Les conséquences de l'incertitude sur l'estimation de l'avantage net sont précisées et étudiées.

Les données et les hypothèses utilisées dans l'estimation de l'avantage net sont présentées ci-dessous.

Utilisation actuelle, augmentation de la consommation et stocks d'équipement

Sur la base des renseignements obtenus à la suite de l'avis donné en vertu de la LCPE (1999) en août 2001, les exploitations de dégraissage au solvant utilisant le TCE et le PERC font fonctionner 255 machines et utilisent 1,5 kilotonne de solvant (tableau 1). Le règlement portera sur 49 p. 100 du nombre total de machines et sur 99 p. 100 de l'utilisation annuelle totale de TCE et de PERC dans le dégraissage au solvant.

	Quantité (kilotonnes)	N ^{bre} de machines
Utilisation totale de TCE et de PERC	1,51	255
Parc de machines réglementé : > 1 tonne utilisée	1,47	125
Parc réglementé exprimé en % du parc total	99%	49%

Source : *Avis sous le régime de la LCPE (1999)*, juillet 2001.

Le tableau 2 et le tableau 3 présentent un aperçu de la répartition des machines selon l'utilisation de TCE et de PERC dans le dégraissage à la vapeur et au froid pendant l'année 2000. De toutes les machines réglementées, 72 p. 100 sont des machines servant au dégraissage à la vapeur, ce qui représente 73 p. 100 de l'utilisation de solvant.

Range of TCE Use/Year	Machines		Quantity Used	
	#	%	Tonnes	% Q
	Machines	Machines		
Small – 1 to 4 tonnes	37	41%	80.8	8%
Medium – 4 to 15 tonnes	32	36%	271.7	25%
Large – 15 to 30 tonnes	13	14%	265.3	24%
Very Large > 30 tonnes	8	9%	476.4	43%
Total	90	100%	1,094.1	100%

Plage d'utilisation du TCE/an	Machines		Quantité utilisée	
	N ^{bre} de machines	% de machines	Tonnes	% de la q
Petite – 1 à 4 tonnes	37	41 %	80,8	8 %
Moyenne – 4 à 15 tonnes	32	36 %	271,7	25 %
Grande – 15 à 30 tonnes	13	14 %	265,3	24 %
Très grande > 30 tonnes	8	9 %	476,4	43 %
Total	90	100 %	1 094,1	100 %

Range of TCE Use/Year	Machines		Quantity Used	
	#	%	Tonnes	% Q
	Machines	Machines		
Small – 1 to 4 tonnes	21	60%	35.2	9%
Medium – 4 to 15 tonnes	6	17%	41.6	10%
Large – 15 to 30 tonnes	3	9%	66.5	16%
Very Large > 30 tonnes	5	14%	262.0	65%
Total	35	100%	405.2	100%

Plage d'utilisation du TCE/an	Machines		Quantité utilisée	
	N ^{bre} de machines	% de machines	Tonnes	% de la q
Petite – 1 à 4 tonnes	21	60 %	35,2	9 %
Moyenne – 4 à 15 tonnes	6	17 %	41,6	10 %
Grande – 15 à 30 tonnes	3	9 %	66,5	16 %
Très grande > 30 tonnes	5	14 %	262,0	65 %
Total	35	100 %	405,2	100 %

Use Growth Rate Estimate

An annual average growth rate of less than one per cent (0.23 per cent) in TCE and PERC use in solvent degreasing is projected. (Based on National Pollutant Release Inventory data 1995-1999, Canada customs Importation data 1997-2001 and ChemInfo 2000 Report). In effect, the use of TCE and PERC in solvent degreasing is growing only marginally over time.

Based on this growth rate, it is estimated that approximately 1.5 kilotonnes of TCE will be used for solvent degreasing in 2006. Based on historical use patterns, 13 per cent will be either captured for recycling or discarded as waste, while 87 per cent of the remaining quantity will be released into the atmosphere. The forecast of TCE and PERC released into the atmosphere is projected to be approximately 682 tonnes in 2007 and 10.2 kilotonnes over the 2007 to 2021 period.

Costs

Compliance Costs

Initially, the regulations require that each solvent degreasing operation freeze its annual TCE and PERC use at the established average annual consumption level. This frozen level is an operation's consumption threshold for the first three years of the Regulations. The operation's average annual consumption is determined by assessing, for each operation, the average use for up to three consecutive years during the January 1, 1994 to December 31, 2002 period.

Under the regulations, trading of unexpended consumption units will be permitted. This trading will allow users of TCE and PERC to purchase unexpended consumption units above their frozen amount, if required. Given that TCE and PERC use is expected to be somewhat stable into the future, the level of trading,

Évaluation du taux de croissance de l'utilisation

On projette un taux de croissance annuel moyen inférieur à 1 p. 100 (0,23 p. 100) en matière d'utilisation du TCE et du PERC pour le dégraissage au solvant (taux basé sur les données de l'Inventaire national des rejets de polluants pour 1995-1999, les données d'importation de Douanes Canada pour 1997-2001 et le rapport de ChemInfo pour 2000.) En fait, l'utilisation du TCE et du PERC dans le dégraissage au solvant présente seulement un taux de croissance marginal au fil du temps.

En se fondant sur ce taux de croissance, on estime qu'environ 1,5 kilotonnes de TCE seront utilisées pour le dégraissage au solvant en 2006. Si on s'appuie sur les profils d'utilisation antérieurs, on peut conclure que 13 p. 100 du TCE sera soit recueilli pour le recyclage ou éliminé sous la forme de déchet tandis que 87 p. 100 de la quantité restante sera rejetée dans l'atmosphère. Les prévisions de rejet du TCE et du PERC dans l'atmosphère indiquent une quantité approximative de 682 tonnes en 2007 et de 10,2 kilotonnes pendant la période de 2007 à 2021.

Coûts

Coûts d'observation du règlement

Le règlement exige, au départ, que chaque exploitation de dégraissage au solvant gèle son utilisation annuelle de TCE et de PERC à la moyenne calculée du niveau de consommation annuelle. Le niveau établi par ce gel constitue la consommation d'une exploitation pour les trois premières années du règlement. La moyenne de la consommation annuelle de l'exploitation est déterminée par l'évaluation, pour chacune d'entre elles, de l'utilisation moyenne jusqu'à trois années consécutives au cours de la période s'étendant du 1^{er} janvier 1994 au 31 décembre 2002.

Les échanges d'unités de consommations inutilisées seront permis en vertu du règlement. Ces échanges permettront aux utilisateurs de TCE et de PERC d'acheter des unités de consommation inutilisées au-delà de leur plafond, si nécessaire. Parce qu'on pense que l'utilisation du TCE et du PERC demeurera plutôt

and the demand for consumption units above the frozen levels, is expected to be small and in the order of 10 per cent.

After the three-year freeze, the regulations will require that solvent degreasing operations reduce their use by a further 65 per cent in 2007. As noted above, this reduction will impose compliance costs on the private sector. A number of considerations must be accounted for when estimating these compliance costs.

First, the regulations enable an unexpended consumption unit trading system that permits operations to buy, sell or use reductions. Under this system, lower overall compliance costs can be expected because some operations are able to reduce solvent use more cost-effectively than others are. These operations, with low use reduction costs, can sell reductions, in the form of unexpended consumption units, to firms with higher use reduction costs. The operations with relatively higher use reduction costs may not actually reduce their use, but instead are able to purchase other firms' unexpended consumption units to comply with the Regulations. Therefore, with consumption unit trading, it is expected that the overall compliance cost to achieve the aggregate 65 per cent use reduction will be lower than if the Regulations required all firms to actually reduce use by 65 per cent.

Environmental performance is not compromised by the consumption unit trading system since a compliance regime will ensure that each operation achieves, either through actual reductions or through use reduction purchases, a 65 per cent solvent use reduction. Thus, the consumption unit trading system is expected to achieve the environmental objective while improving economic efficiency.

Another consideration is that solvent represents a significant cost in the solvent degreasing process. Using less solvent or switching to substitute processes will provide solvent savings for some operations in terms of reducing expenditures on TCE and PERC solvents. The overall compliance costs are therefore reduced from the cost-savings from lower solvent use. Indeed, in most cases, the capital and operating costs are more than offset by the savings in solvent.

Finally, operations will be able to conduct on-site recycling to comply with their use reduction. This control option has been factored into the compliance cost calculations identified below.

Government Costs

Costs to Government include expenditures to establish and maintain the consumption unit system, as well as compliance promotion and enforcement costs.

Expenditures for the consumption unit system will be required for personnel, office overhead and surveys required for regulatory reporting. Based on Environment Canada's experience with the

stable, on prévoit que le niveau des échanges ainsi que la demande pour des unités de consommation au-delà des niveaux plafonnés seront restreints, soit de l'ordre de 10 p. 100.

Après le gel de trois ans, le règlement exigera que les exploitations de dégraissage au solvant réduisent leur utilisation d'un niveau additionnel de 65 p. 100 en 2007. Tel qu'il est indiqué ci-dessus, cette réduction imposera des coûts d'observation du règlement au secteur privé. Un certain nombre de considérations doivent être prises en compte lors de l'estimation de ces coûts d'observation.

Tout d'abord, le règlement fait place à un système d'échange d'unités de consommation inutilisées qui permet aux exploitations d'acheter, de vendre ou d'utiliser les réductions. En vertu de ce système, les coûts globaux d'observation devraient être plus faibles parce que certaines exploitations sont en mesure de réduire l'utilisation de solvant de façon plus rentable que d'autres. Ces exploitations à faibles coûts de réduction peuvent vendre des réductions, sous la forme d'unités de consommation inutilisées, aux entreprises qui supportent des coûts de réduction plus élevés. Il se peut que les exploitations à coûts de réduction relativement plus élevés ne réduisent pas leur utilisation, mais qu'elles achètent plutôt les unités de consommation inutilisées d'autres entreprises en vue d'observer le règlement. Par conséquent, une fois le système d'échange d'unités de consommation en place, le coût global d'observation ayant trait à la réalisation de l'objectif total de 65 p. 100 de réduction de l'utilisation des substances serait moins élevé que celui qui serait atteint si le règlement exigeait que toutes les entreprises réduisent effectivement leur utilisation de 65 p. 100.

La performance environnementale n'est pas compromise par le système d'échange d'unités de consommation puisque le régime d'observation du règlement permettra à chaque exploitation de réaliser, soit en réduisant elle-même son utilisation ou en faisant des achats d'unités de consommation, une réduction de 65 p. 100 de l'utilisation de solvant. Le système d'échange d'unités de consommation devrait ainsi permettre d'atteindre l'objectif environnemental tout en améliorant l'efficacité économique.

Il faut également tenir compte du fait que le solvant représente une dépense importante dans l'application des procédés de dégraissage. Si on utilise moins de solvant, ou si on adopte des procédés de substitution, on réalisera des économies de solvant dans le cas de certaines exploitations, c'est-à-dire qu'on réduira les dépenses au chapitre des solvants au TCE et au PERC. Les coûts globaux d'observation du règlement sont, par conséquent, réduits en raison des économies réalisées par suite d'une moins grande utilisation de solvant. En effet, dans la plupart des cas, les dépenses en immobilisations et les frais d'exploitation sont plus que compensés par les économies de solvant.

Enfin, les exploitations pourront effectuer du recyclage sur place pour respecter les exigences de réduction. Cette mesure de contrôle a été prise en compte dans le calcul des coûts d'observation mentionnés plus haut.

Coûts assumés par le gouvernement

Les coûts assumés par le gouvernement comprennent les dépenses d'établissement et de maintien du système d'unités de consommation ainsi que les coûts d'application et de promotion de la conformité du règlement.

Les dépenses consacrées au système d'unités de consommation concernent les frais à assumer pour le personnel, les frais généraux de bureau et les relevés requis pour les rapports exigés par le

Methyl Bromide trading system, it is estimated that three employees working full-time (EWFT) will be required during the first three years of the consumption unit system (i.e., 3 EWFT beginning in 2004 and until the end of 2006). This includes personnel to monitor use during this period. One and a half EWFT will be required before the consumption unit system is implemented in 2004 and after the first three years of operation in 2007 to 2021. Experience with the Methyl Bromide trading system also indicates that expenditures for surveys and incidentals for the operation of the consumption unit system will be minimal and are estimated in the order of \$5,000 yearly.

Compliance promotion and enforcement costs for the *Solvent Degreasing Regulations* are based on an estimate of the regulated community derived from responses to a Minister's notice issued in 2001 under section 71 of CEPA 1999.

With respect to compliance promotion costs, for the period of 2004 to 2006, these are estimated to require 0.665 EWFT at a cost of \$61,020 and \$29,000 in Operational and Maintenance costs. EWFT cost is based on salary of \$62,000 per year plus direct benefits of 20 per cent, accommodation of 13 per cent and 15 per cent for Core support services such as pay and administration, equipment, planning and reporting for a total adjusted cost per EWFT of \$91,760. Compliance promotion activities are to encourage the regulated community to achieve a high level of overall compliance as early as possible in the regulatory implementation timeline.

With respect to enforcement costs, for the first three years (2004, 2005 and 2006), following the coming into force of the Regulations, the enforcement costs are estimated to require an annual budget of \$107,226 broken down as follows: 1.27 EWFT at an approximate cost of \$45,954 for inspections, \$30,636 for investigations and measures to deal with alleged violations (including environmental protection compliance orders, injunctions and prosecutions) and \$30,636 for Operational and Maintenance Costs. Inspections will verify whether or not regulatees are complying with the freeze on their consumption of the regulated solvents, plus any transfers of unexpended consumption units from others in the regulated community.

For 2007, the year during which regulatees will have their annual consumption threshold reduced by 65 per cent, the enforcement costs are estimated to require an annual budget of \$142,002 broken down as follows: 1.7 EWFT at an approximate cost of \$60,858 for inspections, \$40,572 for investigations and measures to deal with alleged violations (including environmental protection compliance orders, injunctions and prosecutions) and \$40,572 for Operational and Maintenance Costs. The increased costs are due to the need for additional inspections to validate data submitted by regulatees and to verify if regulatees are respecting their new annual consumption threshold, as authorized by the Minister and prescribed by the Regulations.

règlement. On estime, selon l'expérience acquise par Environnement Canada avec le système d'échange du bromure de méthyle, qu'il faudra trois employés à temps plein au cours des trois premières années d'existence du système d'unités de consommation (c.-à-d., trois employés à temps plein de 2004 à la fin de 2006). Ceci inclut le personnel pour la surveillance d'utilisation pendant cette période. Il faudra un employé et demi à temps plein avant la mise en place du système d'unités de consommation, en 2004, et après les trois premières années d'exploitation, de 2007 jusqu'en 2021. L'expérience acquise avec le système d'échange du bromure de méthyle indique également que les dépenses faites au chapitre des relevés et des frais accessoires pour le fonctionnement du système d'unités de consommation seront minimales et de l'ordre de 5 000 dollars par année.

Les coûts d'application et de promotion de la conformité du *Règlement sur les solvants de dégraissage* sont basés sur une évaluation de la collectivité réglementée à partir des réponses obtenues à un avis du ministre publié en 2001 en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999).

En ce qui a trait aux coûts de promotion de la conformité pendant la période de 2004 à 2006, on estime qu'il faudra 0,665 employé à temps plein, à un coût de 61 020 dollars plus 29 000 dollars en coûts de fonctionnement et d'entretien. Le coût de l'employé à temps plein est fondé sur un salaire annuel de 62 000 dollars plus 20 p. 100 pour les avantages sociaux, 13 p. 100 pour les locaux et 15 p. 100 pour les services de soutien essentiels, comme la rémunération et l'administration, les équipements, la planification et l'établissement des rapports, ce qui donne un coût total corrigé de 91 760 dollars par employé à temps plein. Les activités de promotion de la conformité ont pour objet d'inciter la collectivité réglementée à atteindre un niveau de conformité général élevé le plus rapidement possible dans le cadre du calendrier d'application.

Pour les trois premières années (2004, 2005 et 2006) qui suivront l'entrée en vigueur du règlement, on estime que les coûts d'application exigeront un budget annuel de 107 226 dollars, ventilé de la façon suivante : 1,27 employé à temps plein à des coûts approximatifs de 45 954 dollars pour les inspections, de 30 636 dollars pour les enquêtes et les mesures connexes aux infractions présumées (y compris les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, les injonctions et les poursuites) et de 30 636 dollars pour le fonctionnement et l'entretien. Les inspections permettront de déterminer si les exploitations réglementées respectent le gel de leur consommation de solvants réglementés, de même que tout transfert d'unités de consommation inutilisées par d'autres membres de la collectivité réglementée.

Pour 2007, année au cours de laquelle les exploitations réglementées verront leur seuil de consommation annuelle réduit de 65 p. 100, on estime que les coûts d'application exigeront un budget annuel de 142 002 dollars, ventilé de la façon suivante : 1,7 employé à temps plein à des coûts approximatifs de 60 858 dollars pour les inspections, de 40 572 dollars pour les enquêtes et les mesures connexes aux infractions présumées (y compris les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, les injonctions et les poursuites) et de 40 572 dollars pour le fonctionnement et l'entretien. Les coûts supplémentaires sont attribuables à la nécessité de procéder à des inspections additionnelles afin de valider l'information soumise et de vérifier si les exploitations réglementées respectent leur nouveau seuil de consommation annuelle, telle qu'elle est autorisée par le ministre et prescrite par le règlement.

For 2008 to 2021, the enforcement costs are estimated to require an annual budget of \$53,613 broken down as follows: 0.64 employees working full-time at an approximate cost of \$22,977 for inspections, \$15,318 for investigations and measures to deal with alleged violations (including environmental protection compliance orders, injunctions and prosecutions) and \$15,318 for Operational and Maintenance Costs. These costs are based on the estimated number of annual planned and unplanned inspections to verify compliance with the regulations, and to take appropriate measures to deal with alleged violations.

In addition, a one-time amount of \$25,000 will also be required for training for enforcement officers and analysts designated to that position under CEPA 1999.

Cost Estimates

Tables 4 and 5 present the results of an optimization routine that uses marginal abatement cost curves for small, medium, large, and very large vapour and cold degreasers. The cost curves represent the relationship between TCE and PERC use reductions and the costs to achieve those reductions.

The optimization routine solves for a least cost solution to achieve a 10 per cent reduction in the period 2004, 2005 and 2006, and an overall 65 per cent reduction in TCE and PERC use starting in 2007 (i.e., 10 per cent in the first period and 55 per cent in the second period). The optimization routine mimics a consumption unit system where it is assumed that operations will act to minimize abatement costs in order to meet their solvent consumption level threshold.

The modelling of the consumption unit system indicates that the overall compliance cost of the Regulations is negative, and thus not a cost but a benefit. This negative cost, or benefit, results when solvent savings totally offset the capital and operation costs required to comply with the Regulations.

The modelling also predicts that the very large vapour degreasers will be responsible for the majority of use reductions, and will exceed their required 65 per cent reduction. The very large vapour degreasers will therefore be a source of consumption unit credits (sellers) for other machine types. This finding implies that achieving the 65 per cent reduction from all other machines is not as cost-effective; they will need to purchase TCE and PERC unexpended consumption units to comply with the Regulations.

Capital costs, not including solvent savings, are estimated to be in the order of \$9.4 million (\$6.9 discounted at 5 per cent to 2001 dollars). Thus, the solvent savings discounted to 2001 dollars at a discount rate of 5 per cent are in the order of \$14 million. Then, net discounted benefit to the industry is in the order of \$7.2 million.

Pour la période de 2008 à 2021, on estime que les coûts d'application exigeront un budget annuel de 53 613 dollars, ventilé de la façon suivante : 0,64 employé à temps plein à des coûts approximatifs de 22 977 dollars pour les inspections, de 15 318 dollars pour les enquêtes et les mesures connexes aux infractions présumées (y compris les ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, les injonctions et les poursuites) et de 15 318 dollars pour le fonctionnement et l'entretien. Ces coûts sont fondés sur un nombre estimé d'inspections annuelles prévues et non prévues visant à vérifier la conformité au règlement et à prendre les mesures exigées par les infractions présumées au règlement.

De plus, un montant de 25 000 dollars sera requis pour la formation des agents de l'autorité et des analystes désignés à cette fin en vertu de la LCPE (1999).

Évaluation des coûts

Les tableaux 4 et 5 présentent les résultats d'un programme d'optimisation qui emploie des courbes de coût marginal de dépollution pour les entreprises de dégraissage à la vapeur et au froid de petites, moyennes, grandes et très grandes tailles. Les courbes de coût représentent les rapports entre les réductions d'utilisation du TCE et du PERC, d'une part, et les coûts à supporter pour arriver à ces réductions, d'autre part.

Le programme d'optimisation établit la valeur de la solution la moins coûteuse pour réaliser une réduction de 10 p. 100 pendant la période 2004, 2005 et 2006, et une réduction globale de 65 p. 100 de l'utilisation du TCE et du PERC débutant en 2007 (c.-à-d., 10 p. 100 dans la première période et 55 p. 100 dans la deuxième période). Ce programme reproduit un système d'unités de consommation qui tient pour acquis que les exploitations agiront de manière à réduire le plus possible les coûts de dépollution nécessaires au respect de leur niveau d'unités de consommation.

La modélisation du système d'unités de consommation indique que le coût global d'observation du règlement est négatif, c'est-à-dire, qu'il n'est pas un coût mais un avantage. On obtient ce coût négatif — ou avantage — quand les économies de solvant compensent totalement les dépenses en immobilisations et les frais d'exploitation requis pour l'observation du règlement.

La modélisation permet aussi de prédire que les très grandes entreprises de dégraissage à la vapeur seront responsables de la majorité des réductions d'utilisation et dépasseront le taux de réduction requis (65 p. 100). Les très grandes entreprises de dégraissage à la vapeur seront donc une source de crédits d'unités de consommation (vendeurs) pour d'autres types de machine. Ce résultat donne à penser que la réalisation d'une réduction de 65 p. 100 de l'utilisation des substances dans toutes les autres machines n'est pas aussi rentable; ces entreprises devront acheter des unités de consommation inutilisées de TCE et de PERC pour observer le règlement.

En excluant les économies de solvant, l'évaluation des coûts en capital est de l'ordre de 9,4 millions de dollars (6,9 millions de dollars actualisés à un taux de 5 p. 100 en dollars de l'an 2001). Ainsi, les économies de solvant actualisées en dollars de l'an 2001, à un taux d'escompte de 5 p. 100, sont de l'ordre de 14 millions de dollars. Par conséquent, les bénéfices actualisés nets à l'industrie sont de l'ordre de 7,2 millions de dollars.

Table 4 Compliance Costs and Emission Reductions by Equipment Category to Achieve a 65% Aggregate Reduction in TCE and PERC Use (in 2001 dollars)			
Equipment Category	Quantity TCE and PERC Use Reduction (Tonnes)	Distribution of TCE and PERC Use Reduction	Compliance Cost/Solvent Savings Net Present Value 5% over 18 years
Period 1 – 2004 to 2006			
<i>Vapour Degreasers</i>			
Small	0	0% of use	0
Medium	53	18% of use	(\$405,287)
Large	0	0% of use	0
Very Large	78	16% of use	(\$984,096)
<i>Cold Degreasers</i>			
Small	0	0% of use	0
Medium	0	0% of use	0
Large	0	0% of use	0
Very Large	20	8% of use	(\$326,721)
Total Period 1	151	10% total use reduction	(\$1,716,091)*
Period 2 – 2007 to 2021			
<i>Vapour Degreasers</i>			
Small	45	52% of use	(\$137,844)
Medium	77	27% of use	(\$983,200)
Large	128	54% of use	(\$893,725)
Very Large	413	84% of use	(\$2,062,436)
<i>Cold Degreasers</i>			
Small	0	0% of use	\$0.00
Medium	11	24% of use	(\$66,638)
Large	32	49% of use	(\$158,926)
Very Large	130	50% of use	(\$1,268,970)
Total Period 2	836	55% total use reduction	(\$5,571,743)
Total Both Periods	987	65% total use reduction	(\$7,287,848)

* Solvent use reductions result in an overall cost-savings. This means that the overall costs of compliance are totally offset by solvent savings over the 18 years of the equipment life.

Government costs, discounted using a rate of 5 per cent, are estimated to be in the order of \$3.1 million over the 2004 to 2021 time period. Detailed yearly cost estimates are provided in Table 5.

Table 5 Summary of Government Costs		
Period	Yearly Cost	Total Period - Discounted
2004 to 2006	\$364,886 year one, \$339,886 after that	\$904,195
2007 to 2009	\$422,282	\$918,842
2010 to 2021	\$196,253	\$1,236,287

Tableau 4 Coûts d'observation et réductions d'émissions par catégorie d'équipement en vue d'arriver à une réduction totale de 65% de l'utilisation du TCE et du PERC (en dollars de 2001)			
Catégorie d'équipement	Réduction de l'utilisation du TCE et du PERC (en tonnes)	Répartition de la réduction d'utilisation du TCE et du PERC	Coût d'observation/économies de solvant Valeur actuelle nette 5 % sur 18 ans
Période 1 – 2004 à 2006			
<i>Entreprises de dégraissage à la vapeur</i>			
Petites	0	0% de l'utilisation	0
Moyennes	53	18 % de l'utilisation	(405 287) \$
Grandes	0	0% de l'utilisation	0
Très grandes	78	16 % de l'utilisation	(984 096) \$
<i>Entreprises de dégraissage au froid</i>			
Petites	0	0% de l'utilisation	0
Moyennes	0	0 % de l'utilisation	0
Grandes	0	0% de l'utilisation	0
Très grandes	20	8 % de l'utilisation	(326 721) \$
Total pour la période 1	151	10% de l'utilisation totale	(1 716 091)\$*
Période 2 – 2007 à 2021			
<i>Entreprises de dégraissage à la vapeur</i>			
Petites	45	52 % de l'utilisation	(137 844) \$
Moyennes	77	27% de l'utilisation	(983 200) \$
Grandes	128	54 % de l'utilisation	(893 725) \$
Très grandes	413	84% de l'utilisation	(2 062 436) \$
<i>Entreprises de dégraissage au froid</i>			
Petites	0	0 % de l'utilisation	0
Moyennes	11	24% de l'utilisation	(66 638) \$
Grandes	32	49 % de l'utilisation	(158 926) \$
Très grandes	130	50% de l'utilisation	(1 268 970) \$
Total pour la période 2	836	55 % de l'utilisation totale	(5 571 743) \$
Total pour les 2 périodes	987	65% de l'utilisation totale	(7 287 848) \$

* Les réductions de l'utilisation de solvant entraînent des économies de coût globales. Cela signifie que le coût global d'observation du règlement est totalement compensé par les économies de solvant au cours des 18 années de vie de l'équipement.

Les coûts assumés par le gouvernement, actualisés sur la base d'un taux de 5 p. 100 sont, selon les estimations, de l'ordre de 3,1 millions de dollars au cours de la période 2004-2021. On trouvera au tableau 5 le détail des estimations de coûts annuels.

Tableau 5 Résumé des coûts assumés par le gouvernement		
Période	Coût annuel	Actualisation – période totale
2004 à 2006	364 886 \$ la première année, 339 886 \$ par la suite	904 195 \$
2007 à 2009	422 282 \$	918 842 \$
2010 à 2021	196 253 \$	1 236 287 \$

Benefits

Benefits of the regulations are really avoided costs due to a reduction in the release of TCE and PERC. Three types of benefits are monetized in the estimate of net benefit:

- A reduction in solvent air emission results in a decrease in the incidence of cancer. This benefit is measured as the willingness-to-pay of individuals stemming from a risk reduction in the TCE and PERC exposure.
- TCE and PERC solvents have been linked to workplace injuries, and data has been collected on the incidence of injury attributable to the solvents. By reducing the use of TCE and PERC solvents in the workplace, a reduction in solvent-related injuries would occur. The measure of this benefit stems from the workers willingness-to-pay for reduced workplace risks. Workers Compensation estimates that identify the number of workplace injuries as a result of solvent degreasing use form the basis of this benefit estimate.
- Studies have linked water supply contamination to TCE releases. A reduction in TCE use can be expected to result in a reduction in the incidence of water contamination. The avoided cleanup and alternative water supply costs can be used as a measure of this benefit. Although releases to groundwater are not specifically addressed by the regulations, a reduction in the probability of a release to water can be attributed to the regulations due to a reduction in the use of solvents.

These three types of benefits represent the quantified and monetized benefits that can be expected from the regulations. Other, non-quantified benefits, such as impacts on environmental receptors e.g., fresh water streams and biota, are not quantified. The quantified benefits, discussed below, can therefore be considered a minimum or lower bound estimate of the benefits of the regulations.

It is important to note that the benefit estimates assume a stream of benefits over an 18-year time period and use a 5 per cent discount rate. The 18-year time period reflects the expected useful life of the TCE and PERC equipment.

The Benefit of a Reduction in the Incidence of Cancer

TCE has been classified as being “probably carcinogenic to humans” and may constitute a danger to human life or health. Consequently, any reduction in the use and therefore air emission of TCE will contribute to reducing the incidence of fatal cancer. The regulations, therefore, trigger a benefit through a reduction in the release of solvents into the air. A method used by the United States Environmental Protection Agency has been transferred to the Canadian context. The model estimates how TCE emission reductions trigger benefits related to a reduction in the incidence of cancer and people’s willingness-to-pay to avoid exposure that could lead to fatal cancer.

Avantages

Les avantages du règlement sont en réalité des coûts évités attribuables à la réduction des rejets de TCE et de PERC. Trois types d’avantages, explicités ci-dessous, sont exprimés en valeurs monétaires dans l’estimation de l’avantage net.

- En premier lieu, la réduction des émissions atmosphériques de solvant entraîne une diminution de l’incidence du cancer. Le calcul de cet avantage est fondé sur la volonté de payer de chacun, laquelle est liée à la réduction du risque occasionné par l’exposition au TCE et au PERC.
- En deuxième lieu, les solvants au TCE et au PERC ont été associés à des accidents de travail et on a recueilli des données sur l’incidence des accidents attribuables aux solvants. En réduisant l’utilisation des solvants au TCE et au PERC en milieu de travail, on obtiendrait une réduction des accidents associés aux solvants. Le calcul de cet avantage est basé sur la volonté de payer des travailleurs en échange d’une réduction des risques en milieu de travail. L’évaluation des indemnités versées aux travailleurs relativement au nombre d’accidents de travail liés à l’utilisation de solvants de dégraissage constitue le fondement de cet avantage.
- En troisième lieu, les résultats de certaines études ont établi un lien entre la contamination des réserves d’eau et les rejets de TCE. On peut donc s’attendre à ce qu’une réduction de l’utilisation du TCE entraîne une diminution de l’incidence de la contamination de l’eau. L’évitement des coûts de nettoyage et d’obtention d’une autre source d’approvisionnement en eau peut servir de base au calcul de cet avantage. Bien que le règlement n’aborde pas expressément les rejets dans la nappe d’eau souterraine, on peut lier la réduction de la probabilité d’un rejet dans l’eau à la mise en place du règlement, en raison d’une moindre utilisation de solvants.

Ces trois types d’avantage représentent les avantages quantifiés et estimés en valeurs monétaires qui peuvent découler de la mise en place du règlement. Il y a d’autres avantages non quantifiés, telles les répercussions sur les récepteurs environnementaux : les cours d’eau et le biote dulçaquicoles. Les avantages quantifiés, présentés ci-dessous, peuvent donc être considérés comme l’estimation minimale ou la limite inférieure des estimations des avantages du règlement.

Il est important de noter que, pour estimer les avantages, on présume une série d’avantages répartis sur 18 ans et un taux d’actualisation de 5 p. 100. La période de 18 ans correspond à la durée de vie estimée de l’équipement utilisé pour le dégraissage au TCE et au PERC.

L’avantage d’une réduction de l’incidence du cancer

Le TCE a été classé parmi les substances « probablement cancérogènes pour les humains » et il peut constituer un danger pour la vie ou la santé humaine. Par conséquent, toute réduction de l’utilisation et, par la suite, des émissions atmosphériques de TCE contribuera à réduire l’incidence de cancer fatal. Le règlement engendre donc un avantage attribuable à la réduction du rejet de solvants dans l’atmosphère. L’Environmental Protection Agency des États-Unis emploie une méthode qui a été transférée dans le contexte canadien. Le modèle sert à évaluer comment les réductions d’émissions de TCE suscitent des avantages associés à la réduction de l’incidence du cancer et à la volonté de payer des gens pour éviter une exposition qui pourrait être la cause d’un cancer fatal.

The model links solvent use, emission and exposed populations to people's willingness-to-pay to avoid the probability of contracting cancer. First, the quantity of solvent released is translated into an exposure rate for the human population in large urban areas where the majority of solvent degreasers are located. The exposure rate is then multiplied by an incidence rate of cancer for the solvents, which produces an estimate of the probability of individuals in the exposed population developing cancer. Individuals willingness-to-pay to avoid contracting cancer are then used to value the change in the probability of contracting cancer. Therefore, the estimate of benefit is really an estimate of the avoided cases of cancer due to the regulations.

Using the analysis chain identified above produces a benefit that ranges between \$135,000 and \$452,000 with a central value of \$230,000 per year. It is recognized that the uncertainty inherent in these estimates is significant. Therefore, a range of estimates is used for sensitivity and uncertainty testing (discussed below).

The Benefit of a Reduction in Solvent-Related Worker Injuries

By reducing the use of degreasing solvents, the Regulations will decrease the number and value of occupational injuries that result from TCE and PERC exposure. Occupational injuries and the value of the injury are used to estimate avoided injuries due to a decrease in the use of degreasing solvents. The value of the reduced injuries due to reduced TCE use is a benefit of the Regulations.

Multiplying a range of willingness-to-pay values to avoid an occupational injury by an estimate of the number of injuries avoided due to the Regulations, produces a benefit estimate of avoided worker injuries in the range of \$74,000 to \$904,000, with a mean estimate in the range of \$330,000 per year.

Again, the uncertainty in these estimate are significant, and uncertainty testing, using a range of values is conducted to assess the implications of uncertainty on the benefits outcome.

The Benefit of a Reduction of Municipal Expenditures Due to Groundwater Contamination

The release of degreasing solvents has been identified as causing groundwater contamination. To address this type of contamination, affected municipalities are required to incur expenses for the short-term provision of alternative water supplies, engineering studies and new infrastructure. These expenditures have been estimated at between \$2.2 and \$11 million (Raven Beck Environmental Ltd., Survey of Tetrachloroethylene and Trichloroethylene Occurrences in Canadian Groundwater, March 1995). To be conservative, it is assumed that these expenditures result from one significant TCE or PERC contamination event every 10 years. Thus, on a yearly basis, the probability of a contamination event is 1 divided by 10, or 10 per cent. The

Le modèle permet d'établir des liens entre l'utilisation de solvants, les émissions et l'exposition des populations, d'une part, et la volonté de payer des gens pour éviter la probabilité de contracter un cancer, d'autre part. En premier lieu, la quantité de solvant rejetée est convertie en taux d'exposition de la population humaine dans les grandes régions urbaines où la majorité des installations de dégraissage au solvant sont situées. Le taux d'exposition est ensuite multiplié par le taux d'incidence du cancer lié aux solvants, ce qui produit une estimation de la probabilité de développement d'un cancer parmi les membres de la population exposée. La volonté de payer des gens pour éviter de contracter un cancer est ensuite utilisée pour calculer la valeur d'une modification de la probabilité de contracter un cancer. Par conséquent, l'estimation de l'avantage équivaut en réalité à une estimation des cas de cancer évités par suite de l'application du règlement.

Le recours à la chaîne d'analyse explicitée plus haut permet d'obtenir un avantage qui s'établit entre 135 000 dollars et 452 000 dollars et dont la valeur centrale est de 230 000 dollars annuellement. Il est reconnu que l'incertitude inhérente à ces estimations est importante. Par conséquent, on utilise un éventail d'estimations pour les analyses de sensibilité et d'incertitude (présentées ci-dessous).

L'avantage d'une réduction des accidents de travail attribuables aux solvants

En réduisant l'utilisation des solvants de dégraissage, le règlement occasionnera une diminution du nombre et du coût des accidents de travail résultant de l'exposition au TCE et au PERC. Les accidents de travail et le coût du préjudice subi sont utilisés pour estimer les accidents évités liés à une diminution de l'utilisation des solvants de dégraissage. La valeur de la réduction des accidents liée à la diminution de l'utilisation du TCE constitue un avantage du règlement.

Si l'on multiplie la gamme des valeurs liées à la volonté de payer pour éviter un accident de travail par une estimation du nombre d'accidents évités en raison de l'adoption du règlement, on obtient une estimation de l'avantage lié à l'évitement des accidents qui se situe entre 74 000 dollars et 904 000 dollars, l'estimation moyenne étant de l'ordre de 330 000 dollars par année.

Encore une fois, l'incertitude inhérente à ces estimations est importante et des analyses d'incertitude, faites à partir d'une gamme de valeurs, sont effectuées dans le but d'évaluer les conséquences de l'incertitude sur l'avantage obtenu.

L'avantage de la réduction des dépenses municipales engagées en raison de la contamination de l'eau souterraine

Il a été établi que le rejet de solvants de dégraissage entraîne une contamination de l'eau souterraine. Pour remédier à ce type de contamination, les municipalités touchées doivent déboursier des fonds pour fournir à court terme d'autres services d'approvisionnement en eau, pour effectuer des études techniques et pour établir une nouvelle infrastructure. On a estimé que ces dépenses étaient de l'ordre de 2,2 à 11 millions de dollars. (Raven Beck Environmental Ltd., Survey of Tetrachloroethylene and Trichloroethylene Occurrences in Canadian Groundwater, mars 1995). Si on demeure prudent, on présume que ces dépenses résultent d'un seul épisode important de contamination au TCE ou au PERC survenu tous les dix ans. Ainsi, sur une base

Regulations will reduce this risk by 65 per cent, which is the reduction in degreasing solvent use.

Multiplying the avoided expenditure due to the Regulations by the yearly value of a contamination event due to TCE or PERC contamination, results in a yearly benefit in the range of \$112,000 to \$563,000, with a central value of \$337,000 per year.

Benefit Estimates

Table 6 provides a summary of the quantified yearly benefits of the Regulations. The estimated benefits are assumed to occur over an 18-year period and are not discounted. These are the benefits for when the freeze exists over the 2004 to 2007 period and the 65 per cent use reduction over the 2007 to 2021 period. The discounted sum of the yearly benefits is estimated to be in the order of \$8.4 million.

	Freeze Years 2004 to 2021	65% Reduction Years 2007 to 2021
Avoided Incidence of Cancer	41	230
Avoided Solvent Related Worker Injuries	62	330
Avoided Groundwater Contamination	51	285
Total	156	846

Estimate of Net Benefit

Table 7 indicates that the net benefit of the regulations is positive, and in the order of \$12.6 million. Uncertainty testing concludes that the net benefit is always positive, indicating that there is a low level of risk that the regulations will result in a negative net benefit to Canada.

Sensitivity testing on the discount rate is conducted with rates of 3 per cent, 5 per cent, and 7 per cent. This range of discount rates does not result in the net benefit becoming negative: indicating that the results are insensitive to different discount rates.

Government Costs	-(3.10)
Firms Compliance Costs/ Solvent Savings	7.28
Benefits	8.40
Net Benefit	12.58

Uncertainty Analysis

A risk-based analysis was conducted to ensure that the estimate of net benefit reflects the uncertainty in key input variables. In all, a range of uncertainty around 18 variables is factored into the analysis.

Uncertainty testing indicates that the net benefit of the regulation ranges between \$6.1 million and \$23.1 million, with a central value in the order of \$13 million.

annuelle, la probabilité de contamination est de 1 divisé par 10, ou de 10 p. 100. Le règlement réduira ce risque de 65 p. 100, ce qui correspond à la réduction de l'utilisation de solvant de dégraissage.

Si on multiplie la dépense évitée liée à la mise en place du règlement par la valeur annuelle d'un épisode de contamination survenir au cours d'une période de 18 ans et ne sont pas actualisés. Ce sont les avantages lorsque le gel existe pendant la période de 2004 à 2007 ainsi que les avantages de la réduction d'utilisation de 65 p. 100 pendant la période 2007 à 2021. On estime que la somme actualisée des avantages annuels sera de l'ordre de 8,4 millions de dollars.

Avantages estimés

On trouvera au tableau 6 un résumé des avantages annuels quantifiés du règlement. Les avantages estimés sont présumés survenir au cours d'une période de 18 ans et ne sont pas actualisés. Ce sont les avantages lorsque le gel existe pendant la période de 2004 à 2007 ainsi que les avantages de la réduction d'utilisation de 65 p. 100 pendant la période 2007 à 2021. On estime que la somme actualisée des avantages annuels sera de l'ordre de 8,4 millions de dollars.

	Gel années 2004 à 2021	65% de réduction années 2007 à 2021
Évitement de l'incidence de cancer	41	230
Évitement des accidents de travail liés aux solvants	62	330
Évitement de la contamination de l'eau souterraine	51	285
Total	156	846

Estimation de l'avantage net

Le tableau 7 indique que l'avantage net du règlement est positif et de l'ordre de 12,6 millions de dollars. Les analyses d'incertitude permettent de conclure que l'avantage net est toujours positif, ce qui indique qu'on ne risque guère de voir le règlement occasionner un avantage net négatif au Canada.

Les analyses visant à estimer la sensibilité du taux d'actualisation ont été effectuées avec des taux de 3 p. 100, de 5 p. 100 et de 7 p. 100. Cette gamme de taux d'actualisation n'entraîne aucune transformation d'un avantage net en avantage négatif, ce qui indique que les résultats ne changent pas en fonction des différents taux d'actualisation.

Coûts de programme	-3,10 \$
Coûts d'observation/économies de solvant	7,28 \$
Avantages	8,40 \$
Avantage net	12,58 \$

Analyse de l'incertitude

Une analyse fondée sur le risque a été effectuée dans le but de vérifier si l'estimation de l'avantage net reflète l'incertitude présente dans les principales variables d'entrée. En tout, une plage d'incertitude associée à 18 variables est prise en compte dans l'analyse.

L'analyse de l'incertitude indique que l'avantage net du règlement se situe entre 6,1 et 23,1 millions de dollars, la valeur centrale étant de l'ordre de 13 millions de dollars.

The uncertainty testing indicates that the probability of a positive net benefit estimate is 100 per cent, and that a negative outcome is not likely to occur. That is, using the most conservative combination of cost and benefit values (i.e., lowest benefit estimate, highest cost estimate, and a high discount rate) results in a positive net benefit estimate. Therefore, there is a high degree of confidence that the Regulations will result in a positive net benefit for Canada.

Options Analysis

The option to not use the consumption unit trading system was tested to investigate the impact on the net benefit. Under this option, we assume that all operations must uniformly reduce emission by 65 per cent, and that consumption unit trading is not permitted. We conclude that the costs of this option are greater than the costs with the consumption unit trading system. Benefits are unaffected by this option. Table 8 provides an indication of the difference in costs between the requiring all firms to reduce by 65 per cent versus an aggregate 65 per cent reduction with a consumption unit trading system.

The provision in the regulations for consumption unit trading results in cost savings that are greater than if no trading is allowed. The difference is in the order of \$3.5 million, indicating that trading results in lower compliance costs (i.e., higher solvent savings). That is, without the provision, each firm is required to meet a 65 per cent use reduction, resulting in higher compliance costs in the order of \$3.5 million.

Consumption unit Trading	No Trading	Trading Cost Savings
-\$5.8*	-\$2.3	-\$3.5

* Negative cost is actually a benefit due to solvent savings that offset capital and maintenance costs. Thus the benefit is larger in the trading case than in the no trading case.

Distributional and Competitiveness Impacts

The regulations may also result in non-allocative impacts. Non-allocative impacts could be related to increased burdens on segments of Canadian society or particular regions. These impacts could also include adverse competitiveness impacts on economic sectors that are subject to the measures of the Regulations.

Private sector operations will experience capital costs in the order of \$9 million in the short-term as a result of the Regulations, but these capital costs will be entirely offset due to solvent use reductions. Over the life of the equipment and as a result of solvent savings, the private sector operations will realize a return on their initial compliance cost investment in the order of 8 per cent. Although this 8 per cent is positive, it is likely lower than the return on investment that is normally used to assess the feasibility of private sector decisions.

L'analyse de l'incertitude indique que la probabilité d'une estimation d'un avantage net positif est de 100 p. 100 et qu'il n'y a guère de possibilité d'obtenir un résultat négatif. Cela signifie que si l'on utilise la combinaison la plus prudente des valeurs de coût et d'avantage (c.-à-d., l'avantage estimé le plus faible, le coût estimé le plus élevé et un taux d'actualisation élevé), on obtient comme estimation un avantage net positif. Par conséquent, les analystes sont extrêmement confiants de voir le règlement occasionner un avantage net positif au Canada.

Analyse des options

L'option qui consiste à ne pas utiliser le système d'échange d'unités de consommation a été mise à l'épreuve pour en étudier les répercussions sur l'avantage net. Dans le cadre de cette option, nous présumons que toutes les exploitations doivent uniformément réduire leurs émissions de 65 p. 100 et que l'échange d'unités de consommation n'est pas permis. Nous concluons que les coûts de cette option sont plus élevés que les coûts liés à l'option assortie du système d'échange d'unités de consommation. Les avantages ne sont pas modifiés par cette option. Le tableau 8 montre la différence de coût entre l'imposition d'une réduction de 65 p. 100 à toutes les entreprises, d'une part, et une réduction totale de 65 p. 100 associée au fonctionnement d'un système d'échange d'unités de consommation.

Dans le règlement, l'autorisation de procéder à un échange d'unités de consommation entraîne des économies de coût plus importantes qu'en l'absence d'un système d'échange. La différence est de l'ordre de 3,5 millions de dollars, ce qui indique que les échanges occasionnent une baisse des coûts d'observation du règlement (c.-à-d., une hausse des économies de solvant). Cela signifie que, sans le système d'échange, chaque entreprise doit atteindre une réduction de 65 p. 100 entraînant une hausse des coûts d'observation de l'ordre de 3,5 millions de dollars.

Échange d'unités de consommation	Aucun échange	Économies de coûts liées aux échanges
- 5,8 M\$*	- 2,3 M\$	- 3,5 M\$

* Le coût négatif est en réalité un avantage en raison des économies de solvant qui compensent les coûts d'immobilisations et d'entretien. L'avantage est donc plus important dans le cas d'une situation avec échange que dans celui d'une situation sans échange.

Répercussions sur la répartition et la compétitivité

Le règlement peut également avoir des répercussions non réparties. Ces dernières pourraient être liées à l'accroissement du fardeau supporté par divers segments de la société canadienne ou par certaines régions. Ces répercussions pourraient également inclure une incidence négative sur la compétitivité dans les secteurs économiques qui sont assujettis aux mesures comprises dans le règlement.

Les exploitations du secteur privé assumeront des dépenses en immobilisations de l'ordre de cinq millions de dollars à court terme en raison de la mise en place du règlement, mais ces dépenses en immobilisations seront entièrement compensées par une utilisation moindre de solvant. Pendant la durée de vie de l'équipement, et en raison des économies de solvant, les exploitations du secteur privé obtiendront un rendement sur leur investissement initial en matière d'observation du règlement qui sera de l'ordre de 8 p. 100. Bien que ce 8 p. 100 soit positif, il est

A more likely private sector rate of return is in the order of 25 per cent. Thus, the regulations require operations to accept a return on investment that is in the order of 17 per cent lower than they would otherwise demand. However, given that the capital costs are in the order of \$3 million (not including solvent savings), it is anticipated that an insignificant short-term cost burden will be placed on the operations subject to the Regulations. Indeed from a competitiveness perspective, the operations will experience a long-term gain in productivity as a result of the lower operating costs.

From a regional perspective, the majority of solvent degreasers are located in central Canada. Indeed, of the very large machines, all but two are located in Ontario or Quebec. Thus, the burden of impacts can be expected to fall mostly on Ontario, and somewhat on Quebec.

TCE and PERC are not manufactured in Canada, and all quantities are imported primarily from the U.S. Therefore, the TCE and PERC use reduction results in a cost saving to Canadian society, but may adversely impact some international private sector firms and some Canadian distributors.

Consultation

Environment Canada recognizes that consultation with all stakeholders, including the parties to be regulated, non-government organizations, other federal departments and the general public, produces more effective measures for the protection of the environment and health.

Four meetings under the SOP, with the above stakeholders, were held between December 1994 and September 1995. The purpose of the SOP meetings was to ensure that the profile of affected industrial sectors was well understood, and that environmental and health concerns related to the use of TCE and PERC were also properly identified and understood by all members of the SOP. On the basis of these meetings, a report was drafted incorporating the recommendations made by members of the group. The SOP recommendations selected a management option that is cost effective and has the best potential to reduce emission to the environment. The recommendations also identified the magnitude of the TCE and PERC use reduction to be anticipated and the timeframe for achieving this reduction.

In July 2001, Environment Canada conducted a one-day information session in Toronto for stakeholders on the proposed Regulations. The goal of the session was to explore key issues related to the application of the proposed Regulations. The key issues that were raised included:

- the source for the 65 per cent reduction target;
- the eligibility timeline (1994-2000) for the baseline determination;
- the information requirement for the August 4, 2001 CEPA 1999 Notice;
- the impact of reduction on competitiveness; and

probablement plus faible que le rendement sur l'investissement qui est normalement utilisé pour estimer la faisabilité des décisions du secteur privé.

Le taux de rendement que le secteur privé obtient normalement est plutôt de l'ordre de 25 p. 100. Le règlement exige donc des exploitants qu'ils acceptent un rendement sur leur investissement qui soit d'environ 17 p. 100 inférieur à ce qu'ils exigeraient dans d'autres circonstances. Toutefois, comme les dépenses en immobilisations sont de l'ordre de trois millions de dollars (sans compter les économies de solvant), on prévoit que les exploitations assujetties au règlement devront supporter à court terme un fardeau financier peu important. En effet, du point de vue de la compétitivité, les exploitants connaîtront un gain de productivité à long terme en raison de la baisse des coûts de fonctionnement.

Du point de vue régional, la majorité des installations de dégraissage au solvant sont situées dans le centre du Canada. En effet, sur les machines de très grande taille employées, seules deux sont situées en Ontario et au Québec. On peut donc s'attendre à ce que le fardeau des répercussions soit assumé principalement par l'Ontario et, à un moindre degré, par le Québec.

Le TCE et le PERC ne sont pas fabriqués au Canada et toutes les quantités sont importées principalement des États-Unis. Par conséquent, la réduction d'utilisation du TCE et du PERC entraîne des économies de coût pour la société canadienne, mais peut avoir des répercussions négatives sur certaines entreprises internationales du secteur privé et sur certains distributeurs canadiens.

Consultations

Environnement Canada reconnaît que la consultation de tous les intervenants, notamment des parties à assujettir à la réglementation, des organisations non gouvernementales, d'autres ministères fédéraux et du grand public, permet d'obtenir des mesures plus efficaces pour la protection de l'environnement et de la santé.

Dans le cadre du POS, il y a eu, entre décembre 1994 et septembre 1995, quatre réunions auxquelles participaient les intervenants mentionnés ci-dessus. Les réunions organisées dans le cadre du POS visaient à faire en sorte que le profil des secteurs industriels touchés soit bien compris et que les préoccupations en matière d'environnement et de santé reliées à l'utilisation du TCE et du PERC soient aussi bien définies et comprises par tous les participants au POS. Ces réunions ont servi de fondement à la rédaction d'un rapport qui incorporait les recommandations faites par les membres du groupe. À partir des recommandations formulées en regard du POS, on a choisi une option de gestion à la fois rentable et dont le potentiel de réduction des émissions dans l'environnement est maximal. Les recommandations faisaient aussi ressortir l'ampleur de la réduction prévue de l'utilisation du TCE et du PERC et fixaient un échéancier à cette fin.

En juillet 2001, à Toronto, Environnement Canada a tenu, à l'intention des intervenants, une séance d'information d'une journée sur le règlement. Le but de la séance était d'étudier les questions clés reliées à l'application du règlement.

Les questions clés soulevées à cette occasion étaient les suivantes :

- la source de l'objectif de réduction de 65 p. 100;
- la période d'admissibilité (1994-2000) pour la détermination de la consommation de base;
- les renseignements à fournir en réponse à l'avis du 4 août 2001 de la LCPE (1999);

- the equity and fairness in the consumption unit trading framework.

Industry presented their concern vis-à-vis the use of specific solvents with respect to specification in military and aerospace applications. Environment Canada agreed that these specifications should be changed to performance requirements rather than naming specific solvent requirements. Environment Canada and the Canadian Department of National Defence are undergoing open dialogue on changing such requirements from their cleaning contract. The U.S. Military has worked to change their specifications in a similar fashion.

Industry was also concerned with the ability to meet increasing demand due to expanding markets and the difficulty in maintaining competitiveness in a global reality. Environment Canada explained to the industry that solvent reduction or replacement objectives could be met through innovation. Innovation would be stimulated by information sharing between users, and technical experts in the field of retrofitting and alternative processes and technologies. Environment Canada committed to supporting industry's efforts through publication of relevant materials on the National Office of Pollution Prevention web site. A summary report of the information session was prepared and is posted on Environment Canada's Web site at: http://www.ec.gc.ca/nopp/docs/rpt/tce_1/en/repsum.cfm.

In March 2002, an updated overview of the proposed regulations was prepared for stakeholders' review and comment. The overview was both posted on Environment Canada's web site and distributed directly to the regulated community. This overview can be found at http://www.ec.gc.ca/nopp/DOCS/consult/tce/en/letter_03_02.cfm.

The following is a summary of the comments and concerns received, and how they were addressed by the proposed regulations:

The issue of to whom and where the proposed Regulations would apply and whether or not they would duplicate any existing provincial or territorial regulations was raised. The proposed regulations will apply to all users who use more than 1 000 kg of a scheduled solvent, in a scheduled degreasing process, in a calendar year, regardless of location in Canada.

Industry questioned the basis for the calculation of average annual consumption. As recommended by the Issue Table, the average annual consumption will be calculated by a predetermined formula using historical consumption data supplied by the users. The calculation would not include solvents recovered and recycled on-site, nor would they be charged against the amount of solvent considered used.

It was felt that the unavailability of effective alternative solvents, required of industrial practices governed by non-Canadian original equipment manufacturers (OEM's) not subject to the proposed Regulations, would make it difficult to attain the 65 per cent reduction target. Also, international competitors would not have to acquire consumption units to undertake degreasing thereby creating an "uneven playing field". Current unavailability of "just-as" effective alternative to TCE and PERC will always pose a problem for some industrial

- l'effet de la réduction sur la compétitivité; et
- l'équité et l'impartialité du système d'échange d'unités de consommation.

Le secteur privé a exprimé ses préoccupations concernant l'utilisation de certains solvants qui doivent présenter des caractéristiques particulières dans les applications militaires et aérospatiales. Environnement Canada a reconnu qu'il fallait transformer ces caractéristiques techniques en normes de rendement plutôt que de présenter des exigences particulières en matière de solvants. Environnement Canada et le ministère canadien de la Défense nationale entretiennent un dialogue ouvert sur la transformation d'exigences de ce genre contenues dans leur contrat de nettoyage. Les forces armées américaines ont travaillé à modifier ces caractéristiques techniques de la même façon.

Le secteur privé se demandait également comment il pourrait répondre à la demande croissante parallèle à l'expansion des marchés et il s'inquiétait à propos de la difficulté de maintenir sa compétitivité à l'échelle mondiale. Environnement Canada a expliqué aux représentants de ce secteur que les objectifs de réduction ou de remplacement des solvants pouvaient être atteints grâce à l'innovation. En effet, l'innovation serait stimulée par le partage des renseignements entre les utilisateurs et les experts techniques, dans les domaines de la modernisation de l'équipement et de l'utilisation des processus et des technologies de substitution. Environnement Canada s'est engagé à soutenir les efforts du secteur privé en publiant des documents pertinents sur le site Web du Bureau national de la prévention de la pollution. Un rapport sommaire de la séance d'information a été préparé, puis affiché sur le site Web d'Environnement Canada, à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/nopp/docs/rpt/tce_1/fr/repsum.cfm.

En mars 2002, un aperçu actualisé du règlement a été préparé et soumis à l'examen des intervenants pour fins de commentaires. L'aperçu a été affiché sur le site Web d'Environnement Canada en plus d'être distribué directement au milieu touché par le règlement. L'aperçu du règlement est disponible à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/nopp/DOCS/consult/tce/fr/letter_03_02.cfm.

Le texte qui suit constitue un résumé des commentaires et des préoccupations formulés ainsi que des solutions envisagées dans le règlement proposé:

On se demandait d'abord à qui et à quoi le règlement s'appliquerait et on voulait savoir s'il recouvrait ou non un règlement provincial ou territorial existant. Le règlement s'appliquera à tous les utilisateurs qui consomment plus de 1 000 kilogrammes d'un solvant inscrit, employé dans un processus de dégraissage répertoire, au cours d'une année civile, quel qu'en soit l'emplacement au Canada.

Le secteur privé s'est demandé sur quoi on s'appuyait pour calculer la moyenne de la consommation annuelle. Comme l'a recommandé la table de concertation, la moyenne de la consommation annuelle sera calculée à l'aide d'une formule prédéterminée qui s'appuiera sur des données de consommation antérieures fournies par les utilisateurs. Le calcul ne tiendrait pas compte des solvants récupérés ou recyclés sur place ni ne les imputerait à la quantité de solvant considéré comme étant utilisée.

Les intervenants estimaient qu'il serait difficile d'atteindre l'objectif de réduction de 65 p. 100 en raison de la non-disponibilité de solvants de rechange efficaces, nécessaires aux pratiques industrielles régies par les fabricants non canadiens d'équipement original qui ne sont pas assujettis au règlement. En outre, les compétiteurs internationaux n'auraient pas à

sectors, however, the ability to recycle solvents on-site, unexpended consumption unit trading, coupled with better alternative solvent and management practices will aid in meeting the proposed reduction target and out-weight any shortcomings.

In respect to questions relating to the value, cost and availability of additional tradable unexpended consumption units; market forces will determine these factors based on the requirements of users. Industry will be encouraged to establish a consumption unit "clearing house" to facilitate information transfer and management of available consumption units.

The reasonability of the 65 per cent solvent reduction target and timetable was questioned by industry. The Issue Table addressed these issues, and it was decided that the proposed accepted schedules, as recommended by the Issue Table, would remain in place.

The auditing of results and achievement of goals will be tracked through annual reports from users and sellers and normal compliance monitoring procedures will apply. Environment Canada will address the need to assist industry in complying with the proposed Regulations through the implementation of compliance promotion plans and activities. Information dissemination would normally be part of such activities. A variety of commercial or industrial forums currently exist for additional technology exchange.

Regulated community involvement in the development of the proposed Regulations has been achieved through stakeholder participation in various forums including the SOP, the information seminar, and the web site posting of the overview.

Comments further to the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I

The proposed regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 7, 2002. During the 60-day comment period following publication, a total of 5 letters were received. The comments addressed the contents of the Regulatory Impact Analysis Statement and the regulatory text of the proposed regulations. The comments were from: solvent degreasing industry stakeholders (4); and an Association representing the halogenated solvents industry (1).

All comments received have been considered and responded to by Environment Canada. To reflect a stakeholder's concern that the Regulations required the reporting of solvent content of wastes shipped off-site for disposal, a change was made to the provisions of Schedule 2 of the regulations that removed the requirement for the reporting of solvent wastes. This change was made, as the regulations are dealt with the use of solvents, not the management of wastes.

A recommendation to include a provision for delay in the issuance of consumption units was received. Given the 90-day period allowed in the regulations for the one-time calculation of

acheter des unités de consommation en vue d'entreprendre des travaux de dégraissage, si bien que les « règles du jeu » seraient inégales. La non-disponibilité sur le marché actuel de substances de remplacement « tout aussi efficaces » au TCE et au PERC représentera toujours un problème pour certains secteurs de l'industrie; toutefois, la capacité de recycler les solvants sur place et l'échange d'unités de consommation inutilisées, combinés à l'utilisation de meilleurs solvants de substitution et à des pratiques de gestion plus efficaces, faciliteront l'atteinte de l'objectif de réduction proposé et compteront davantage que les lacunes que pourrait comporter le règlement.

En ce qui concerne les questions relatives à la valeur, au coût et à la possibilité d'obtenir des unités de consommation inutilisées échangeables additionnelles, ce sont les forces du marché qui détermineront ces facteurs en fonction des exigences des utilisateurs. Le secteur privé sera encouragé à établir un centre d'échange d'unités de consommation susceptible de faciliter le transfert de renseignements et la gestion des unités de consommation disponibles.

Le secteur privé s'est demandé s'il était raisonnable de fixer un objectif de réduction des solvants de 65 p. 100 et d'établir un calendrier en ce sens. La table de concertation a étudié ces questions et ses membres ont décidé de maintenir en place le calendrier déjà proposé et accepté qu'ils avaient eux-mêmes recommandé.

La vérification des résultats et de la réalisation des objectifs se fera avec le suivi des rapports annuels reçus des utilisateurs et des vendeurs, de même que selon les procédures normales de surveillance de la conformité. Environnement Canada se penchera sur la nécessité d'aider le secteur privé à observer le règlement par le truchement de plans et d'activités de promotion de la conformité. La diffusion de l'information ferait normalement partie de ces activités. Pour ce qui est de l'échange des technologies, il existe déjà divers forums commerciaux ou industriels établis à cette fin.

La contribution du milieu réglementé à l'élaboration du règlement proposé s'est réalisée par la participation des intervenants à divers forums, notamment au POS, au séminaire d'information et à l'affichage de l'aperçu sur le site Web.

Commentaires relatifs à la publication du règlement proposé dans la *Gazette du Canada* Partie I

Le règlement proposé a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 7 décembre 2002. Au total, cinq lettres ont été reçues pendant la période de commentaires de 60 jours suivant la publication. Ces commentaires traitaient de la teneur du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation et du texte du règlement proposé. Quatre commentaires ont été reçus d'intervenants de l'industrie du dégraissage au solvant et un d'une association représentant l'industrie des solvants halogénés.

Tous les commentaires ont fait l'objet d'un examen et d'une réponse de la part d'Environnement Canada. Dans le but de tenir compte de la préoccupation d'un intervenant au sujet de l'obligation prévue au règlement de faire rapport de la teneur en solvant des déchets expédiés hors de l'installation pour être éliminés, une modification a été apportée aux dispositions de l'annexe 2 du règlement et cette exigence a été retirée. Cette modification s'explique par le fait que le règlement traite de l'utilisation des solvants et non de la gestion de déchets.

Une recommandation visant à inclure une disposition autorisant à retarder l'attribution des unités de consommation a été reçue. Compte tenu de la période de 90 jours allouée par le règlement

consumption units, and recognizing the Minister's commitment to meet the notification deadlines for their issuance, no provision for a time delay is included in the Regulations.

A recommendation that the regulations should specify that, in the event of non-compliance, consumption units issued for a previous year, shall be deemed to be the consumption units for the next year, until such time as the Minister either issues units for the next year, or refuses to issue or cancels consumption units in accordance with section 10. With respect to this recommendation, the total number of consumption units issued in a previous year cannot be deemed to be the equivalent number issued for the subsequent years as the number authorized for use in any given year may be affected by transfers or retirements. As a consequence, the regulations do not include such a provision.

A comment on the lack of a provision for issuance of consumption units for a partial year or while the Minister's decision under section 10 is pending was received. With respect to this comment, the Regulations do not provide for the issuance of consumption units for a partial year, nor allow for the use of a solvent in excess of the threshold when a person is in contravention of the Regulations.

Comments were received that the assessment in the Regulatory Impact Analysis Statement of the capital and operating costs being offset by the savings in solvent cost is not realistic. In this regard, members of the SOP agreed that the recommended reduction in TCE and PERC emissions through limiting consumption might result in net annual savings to the solvent degreasing industry as a whole. These savings were estimated based on cost to install new equipment to prevent release of TCE and reduced consumption cost of TCE with this equipment, therefore, no change in the Regulatory Impact Analysis Statement.

A request in relation to the availability of forums for information and technology exchange was received. Internet sites and contacts for technology exchange were provided.

A concern that the regulations did not address incentives for alternatives research or substance changeover was received. The preliminary assessment of options during the strategic options process included the review of financial incentives. Since no direct funding is available, this option was not considered. Information on alternative indirect funding was provided.

Industry asked how companies that have already invested capital into reducing solvent emissions would be compensated. As the issuance of consumption units under the Regulations is based on historical use between 1994 and 2002, companies may recognize a financial gain from the trading of unexpended consumption units not required for current use as a result of previous capital expenditures made towards emission reductions.

Industry identified that there was no inclusion of discretionary powers in the Regulations to allow for an adjustment in the number of consumption units issued in the event of unforeseeable circumstances. In this regard, CEPA 1999, under which the Regulations are made, does not allow the assignment of such powers to a Director or the Minister.

pour le calcul unique des unités de consommation et de l'engagement du ministre envers le respect des échéances pour leur attribution, le règlement ne prévoit pas de report.

Il a été recommandé que le règlement précise, dans les cas de non-conformité, que les unités de consommation accordées pour l'année précédente soient réputées être les unités de l'année suivante, cela jusqu'à ce que le ministre accorde des unités pour l'année suivante ou refuse de les accorder ou les annule conformément à l'article 10. En ce qui a trait à cette recommandation, le nombre total d'unités de consommation accordées pour une année antérieure ne peut être réputé équivalent à celui accordé pour une année ultérieure, car le nombre autorisé pour utilisation au cours d'une année donnée peut être modifié par des transferts ou des retraits. Cela explique pourquoi le règlement ne comporte pas une telle disposition.

Un commentaire faisait état de l'absence d'une disposition prévoyant l'attribution d'unités de consommation pour une partie d'année ou pendant l'attente d'une décision du ministre en vertu de l'article 10. Dans ce cas, le règlement ne prévoit pas l'attribution d'unités de consommation pendant une partie d'année ni n'autorise l'utilisation d'un solvant en excès de la limite lorsqu'une personne est en infraction au règlement.

Il a été indiqué que l'évaluation faite dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, et selon laquelle les coûts d'immobilisation et d'exploitation seraient compensés par les économies de solvant, n'était pas réaliste. À cet égard, les membres du POS ont convenu que la réduction recommandée des émissions de TCE et de PERC, de par la limitation de la consommation, pourrait donner lieu à des économies annuelles nettes pour l'ensemble de l'industrie des dégraissants au solvant. Ces économies ont été estimées à partir du coût de l'installation de nouveaux équipements pour prévenir les rejets de TCE et de la réduction des coûts de consommation de TCE dans ces équipements. Il n'y a donc pas lieu de modifier le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

Une demande reçue portait sur l'existence de groupes de discussion permettant l'échange d'information et de données techniques. Des sites Internet et des contacts pour l'échange de données techniques ont été communiqués.

Une préoccupation à l'égard du fait que le règlement ne traitait pas d'incitatifs pour d'autres recherches ou des substances de remplacement a été reçue. L'évaluation préalable des options pendant le processus des options stratégiques a comporté un examen des incitatifs financiers. Cette option n'a pas été prise en compte étant donné l'absence de financement direct. De l'information sur d'autres sources de financement indirect a été fournie.

Des membres de l'industrie ont demandé comment seraient dédommagées les sociétés qui avaient déjà investi des capitaux pour réduire les émissions de solvants. Comme l'attribution des unités de consommation en vertu du règlement est fondée sur l'utilisation antérieure, entre 1994 et 2002, ces sociétés peuvent obtenir un gain financier de la cession d'unités de consommation inutilisées devenues non nécessaires de par les immobilisations faites dans le but de réduire les émissions.

Des intervenants de l'industrie ont souligné l'absence, dans le règlement, de pouvoirs discrétionnaires qui auraient permis de corriger le nombre d'unités de consommation attribuées dans des circonstances imprévisibles. La LCPE (1999), en vertu de laquelle le règlement a été pris, n'autorise pas que de tels pouvoirs soient accordés à un directeur ou au ministre.

A concern that there may be provincial/territorial boundary restrictions to transfers of consumption units was received. There are no provincial/territorial boundary restrictions to consumption unit transfers. However, other federal, provincial or territorial regulations may govern the actual movement of solvent.

A concern was received that Environment Canada has overstated the human health and environmental benefits in the Regulatory Impact Analysis Statement. The analysis indicates that, even if those benefits were to be significantly lower than predicted the net benefit of the Regulations would still be positive. Solvent savings are realized over the long-term. The solvent savings are significant and more than offset capital costs and government costs. Indeed, across all ranges of assumptions, the Regulations are predicted to generate a net benefit to Canadian society.

A comment stated that there was no provision for credits for quantities of PERC/TCE shipped off-site to a regulated waste treatment facility for recycling or destruction. In this respect, the strategic options process recognized the importance of recycling in the disposal of wastes from degreasing operations and concluded that these wastes should be recycled as much as possible. Recognizing the inherent difficulties in the calculation solvent content of wastes sent off-site and the segregation of different waste streams the Regulations only credit on-site recycling. However, as the Regulations are designed to reduce the use of solvents in degreasing and are not waste handling regulations, they do not prohibit the recycling of TCE and PERC wastes. Further, the Regulations do not prohibit the use, in a degreasing process, of solvents recycled off-site. The use of solvents that are recycled off-site, however, are treated in the same way as "virgin" solvents. Degreasing operations that recycle their own solvent wastes on-site may do so, and this quantity is not counted against their issued consumption units. This is in keeping with the general recommendations of the SOP, and provides a strong incentive to degreasing operations to conserve TCE and PERC consumption through the implementation of pollution prevention measures.

A concern was received that the consumption unit trading system does not provide sufficient flexibility for companies wishing to offer or accept consumption units. Environment Canada does not view the process as overly restrictive. It is reasonable that the Minister be able to track the trading of unexpended consumption units of a toxic substance. As the Regulations currently target vapour and cold degreasing operations and issue consumption units for those processes, it is logical to restrict trading of unexpended consumption units for vapour and cold degreasing only.

With respect to the requirement that the transferor and transferee jointly apply for a transfer of consumption units, this requirement is to ensure the proper tracking of the consumption units issued.

Industry questioned the impact of the regulations on future expansion and growth in a company. In this respect, the regulations control the aggregate quantity of TCE and PERC used in degreasing. Additionally, the Regulations encourage changeover to alternatives and to concentrate TCE and PERC use to the most critical areas. Any increase in cleaning load resulting from expansion or

Il a été indiqué que des limites pourraient restreindre le transfert d'unités de consommation entre provinces ou territoires. Il n'existe pas de telles contraintes, mais des règlements fédéraux, provinciaux ou territoriaux peuvent régir les déplacements de solvants.

On s'est inquiété du fait qu'Environnement Canada aurait surestimé les avantages pour la santé humaine et l'environnement mentionnés dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Les analyses montrent que même si ces avantages étaient passablement inférieurs à ceux prévus, l'avantage net du règlement demeurerait positif. Les économies de solvant sont obtenues à long terme. Ces économies sont appréciables et compensent plus qu'il ne le faut les coûts des immobilisations et ceux du gouvernement. De fait, indépendamment des hypothèses émises, il est prévu que le règlement se traduira par un avantage net pour la société canadienne.

Il a été mentionné qu'aucun crédit n'avait été prévu pour les quantités de TCE ou de PERC expédiées hors d'une installation, vers une installation de traitement des déchets réglementée, pour être recyclées ou détruites. À cet égard, le processus des options stratégiques a reconnu l'importance du recyclage au moment de l'élimination des déchets du dégraissage et a conclu que ces déchets devraient être recyclés le plus possible. Étant donné les difficultés inhérentes au calcul de la teneur en solvant des déchets expédiés à l'extérieur d'une installation et à la ségrégation des divers flux de déchets, le règlement ne reconnaît que le recyclage sur place. Mais comme il est conçu dans le but de réduire l'utilisation des solvants de dégraissage et non de régir la manutention des déchets, il n'interdit pas le recyclage des déchets de TCE ou de PERC. En outre, le règlement n'interdit pas l'utilisation, pour le dégraissage, de solvants recyclés à l'extérieur de l'installation. L'utilisation des solvants recyclés à l'extérieur de l'installation est cependant traitée comme s'il s'agissait de solvants vierges. Les installations de dégraissage qui recyclent leurs déchets de solvants sur place peuvent réutiliser ces solvants dont les quantités ne sont pas décomptées des unités de consommation qui leur sont attribuées. Cela est conforme aux recommandations générales du POS et constitue un fort incitatif pour les installations de dégraissage à conserver le TCE et le PERC par la mise en place de mesures de prévention de la pollution.

Une préoccupation faisait état du fait que le système d'échange d'unités de consommation n'accordait pas la souplesse nécessaire aux sociétés souhaitant offrir ou accepter des unités de consommation. Environnement Canada n'est pas d'avis que le processus soit indûment restrictif. Il est raisonnable que le ministre soit en mesure d'effectuer le suivi des unités de consommation inutilisées d'une substance toxique. Comme le règlement vise les exploitations de dégraissage à la vapeur ou à froid et émet des unités de consommation pour ces processus, il est logique de limiter l'échange des unités de consommation non utilisées à ces deux processus.

En ce qui a trait à l'obligation pour le cédant et le cessionnaire de demander conjointement un transfert d'unités de consommation, elle a pour objet d'assurer un bon suivi des unités attribuées.

Des intervenants de l'industrie ont soulevé le problème de l'impact du règlement sur l'expansion et la croissance des entreprises. À cet égard, le règlement régir la quantité totale de TCE et de PERC utilisée pour le dégraissage. En outre, il favorise l'adoption de substituts et la concentration de l'utilisation du TCE et du PERC dans les secteurs les plus importants. Toute

growth would have to be managed through the purchase of unexpended consumption units or on-site recycling of solvent.

Industry questioned whether the government would strictly enforce a no "stock pile" rule. The determination of the quantity of a solvent used is the actual quantity added to the degreaser, therefore, amassing an inventory of new solvent would have no effect on the calculation of its use. Inventories of excess solvent, except those of on-site recycled solvent are expected to remain minimal due to solvent costs. Consumption units are only valid for the year and, therefore, are not cumulative.

Industry also questioned if Environment Canada would place controls on the cost of purchasing unexpended consumption units. Environment Canada does not contemplate placing controls on the purchase of unexpended consumption units. Normal market forces will determine value, cost and availability of additional consumption units.

Industry asked how Environment Canada is addressing the requirement of military and aerospace applications that require the use of specific solvents. Environment Canada is currently undertaking discussions with the Department of National Defence to address the use of performance-based standards rather than the use of chemical specific cleaning requirements.

Change to the Regulatory Impact Analysis Statement

In order to be in line with the Environment Canada Costing Approach Policy for New or Enhanced Departmental Programs and Initiatives, adjustments were made to the Benefits and Costs section of the Regulatory Impact Analysis Statement. Changes affected the Government compliance and promotion, and enforcement costs of the regulations.

The following formula is now used to calculate the total actual cost of a new additional employee:

$$\text{Actual cost} = [(BS) + (20\% BS) + (13\% BS) + (15\% BS)],$$

where BS stands for base-salary, 20 per cent accounts for benefits, 13 per cent accounts for accommodation and 15 per cent accounts for Core support services.

Compliance and Enforcement

Since the Regulations would be promulgated under CEPA 1999, the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act will be applied by enforcement officers. The policy outlines measures designed to promote compliance, including education, information, promoting of technology development and consultation on the development of the regulations.

When verifying compliance with these Regulations, enforcement officers will abide by the Compliance and Enforcement Policy, which also sets out the range of possible responses to violations: warnings, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions and prosecutions. In addition, CEPA 1999 provides for environmental protection alternative measures, which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 offence. In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for costs recovery.

augmentation de la charge de nettoyage résultant d'une expansion ou d'une croissance devra être gérée par l'achat d'unités de consommation non utilisées ou le recyclage sur place du solvant.

Des représentants de l'industrie se sont interrogés sur l'application stricte par le gouvernement d'une règle interdisant la constitution de stocks. La détermination de la quantité d'un solvant utilisée est la quantité réelle ajoutée dans un dégraissant de sorte que la constitution d'un stock de nouveau solvant n'aurait pas d'influence sur le calcul de son utilisation. À l'exception des solvants recyclés sur place, on s'attend à ce que les stocks de solvant excédentaire demeurent faibles étant donné leur coût. Les unités de consommation ne sont valables que pour une année et ne sont donc pas cumulatives.

On a aussi demandé si Environnement Canada imposerait des contrôles sur le coût d'achat des unités de consommation inutilisées. Environnement Canada n'envisage pas de contrôler l'achat d'unités de consommation inutilisées. Les forces normales du marché détermineront la valeur, le coût et l'accessibilité des unités de consommation supplémentaires.

Des intervenants de l'industrie ont demandé de quelle façon Environnement Canada gérait les applications militaires et aérospatiales exigeant des solvants particuliers. Le ministère discute actuellement avec celui de la Défense nationale dans le but de faire adopter des normes fondées sur le rendement plutôt que sur des exigences de nettoyage prévoyant des substances chimiques particulières.

Modifications apportées au Résumé de l'étude d'impact de la réglementation

Afin d'être cohérent avec la politique d'Environnement Canada sur l'Approche d'établissement des coûts pour les initiatives et programmes nouveaux ou améliorés du ministère, des corrections ont été apportées à la partie Avantages et coûts du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Les modifications portent sur les coûts pour le gouvernement de la conformité, de la promotion de la conformité et de l'application du règlement. La formule ci-après est maintenant utilisée pour le calcul des coûts réels totaux de tout employé additionnel :

$$\text{Coût réel} = [(SB) + (20\% SB) + (13\% SB) + (15\% SB)],$$

où SB est le salaire de base, 20 p. 100 représente les avantages sociaux, 13 p. 100 les locaux et 15 p. 100 les services de soutien essentiels.

Respect et exécution

Étant donné que le règlement sera pris en vertu de la LCPE (1999), la politique d'observation et d'application mise en oeuvre en vertu de cette Loi sera appliquée par des agents de l'autorité. La politique indique les mesures à prendre pour promouvoir la conformité à la Loi, ce qui comprend l'éducation, l'information et la consultation sur l'élaboration du règlement.

Au moment de vérifier la conformité au règlement, les agents de l'autorité doivent se conformer à la politique d'observation et d'application qui établit l'éventail des interventions qui pourront être faites en cas d'infraction : avertissements, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, émission de contraventions, arrêtés du ministre, injonctions et poursuites. La LCPE (1999) prévoit aussi des mesures de rechange en matière de protection de l'environnement qui peuvent remplacer un procès, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999). De plus, la politique décrit

If, following an inspection, investigation or the report of a suspected violation, an enforcement officer has reasonable grounds to believe that a violation has been committed, the enforcement officer will select the appropriate response to the alleged offence, based on the following criteria:

- Nature of the alleged violation: this includes consideration of the damage, 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 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 officials, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Contacts

Rick Loughlin
Senior Program Officer
Sustainable Consumption Division
National Office of Pollution Prevention
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 953-1607
FAX: (819) 994-5030

Céline Labossière
Senior Economist
Regulatory and Economic Affairs Branch
Economic Analysis and Regulatory Affairs Directorate
Department of the Environment
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: (819) 997-2377
FAX: (819) 997-2769

les circonstances dans lesquelles Environnement Canada peut recourir à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour le recouvrement de frais.

Si, après une inspection ou une enquête, ou à la suite d'un rapport d'infraction présumée, un agent de l'autorité a des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise, il se base 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 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.

Personnes-ressources

Rick Loughlin
Agent principal de programmes
Division de la consommation durable
Bureau national de la prévention de la pollution
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 953-1607
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-5030

Céline Labossière
Économiste principale
Direction des affaires économiques et réglementaires
Direction générale de la réglementation et de l'analyse économique
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : (819) 997-2377
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769

Registration
SOR/2003-284 24 July, 2003

CANADA GRAIN ACT

Regulations Amending the Canada Grain Regulations

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

Winnipeg, Manitoba, July 2, 2003

P.C. 2003-1146 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*, hereby approves the making of the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations* made by the Canadian Grain Commission.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA GRAIN REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 2(1) of the *Canada Grain Regulations*¹ is replaced by the following:

2. (1) The applicable fee set out in column III of an item of Schedule 1, except as otherwise provided in that Schedule, shall be paid to the Commission by or on behalf of the person for whom a service set out in column I of that item is performed.

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

3. A commissioner's oath or solemn affirmation of office shall be taken as it appears in Form 1 of Schedule 2.

3. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4. The oath or solemn affirmation of office of a member of a grain standards committee who is not a commissioner and who is not employed in the public service of Canada shall be taken as it appears in Form 2 of Schedule 2.

4. Section 4.1 of the Regulations is replaced by the following:

4.1 The oath or solemn affirmation of office to be taken by each member of a grain appeal tribunal, except a chairperson employed in the public service of Canada, shall be taken as it appears in Form 3 of Schedule 2.

5. (1) Subsections 6(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

6. (1) Official samples shall be taken by an inspector by means of

(a) a mechanical sampler; or

Enregistrement
DORS/2003-284 24 juillet 2003

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

En vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg (Manitoba), le 2 juillet 2003

C.P. 2003-1146 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve la prise du *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après, par la Commission canadienne des grains.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 2(1) du *Règlement sur les grains du Canada*¹ est remplacé par ce qui suit :

2. (1) Le droit applicable indiqué à la colonne III de l'annexe 1 doit être versé à la Commission par la personne pour laquelle est fourni le service visé à la colonne I ou en son nom, sauf disposition contraire de la même annexe.

2. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. Le serment ou l'affirmation solennelle professionnels que doivent prêter les commissaires figurent à la formule 1 de l'annexe 2.

3. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. Le serment ou l'affirmation solennelle professionnels que doivent prêter les membres des comités de normalisation des grains, à l'exception des commissaires et des agents de l'administration publique fédérale, figurent à la formule 2 de l'annexe 2.

4. L'article 4.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.1 Le serment ou l'affirmation solennelle professionnels que doivent prêter les membres des tribunaux d'appel pour les grains, à l'exception du président s'il est un agent de l'administration publique fédérale, figurent à la formule 3 de l'annexe 2.

5. (1) Les paragraphes 6(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6. (1) Les échantillons officiels sont prélevés par l'inspecteur :

a) au moyen d'un échantillonneur mécanique;

b) faute d'échantillonneur mécanique sur les lieux, à la main.

^a S.C. 2001, c. 4, s. 89

¹ C.R.C., c. 889; SOR/2000-213

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 89

¹ C.R.C., ch. 889; DORS/2000-213

(b) manual sampling, if there is no mechanical sampler in the place of sampling.

(2) No official samples shall be taken by means of a mechanical sampler unless it is

- (a) of a type authorized by the Commission; and
- (b) installed, tested and maintained under the direction of an inspector.

(2) Subsection 6(3) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (a) and by repealing paragraph (b).

6. Subsection 7(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) On receipt of a sample forwarded in accordance with this section, a regional inspector shall examine the sample and determine its grade and dockage or its condition and transmit a copy of the determination in writing to each person named on the shipping tag.

7. Paragraphs 9(a) to (d) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) in the case of Canadian grain other than the cases set out in paragraphs (b) to (d), in Form 12 of Schedule 4;
- (b) in the case of Canadian grain to be exported by ship, in Form 13 of Schedule 4;
- (c) in the case of Canadian grain to be carried by ship to domestic ports, if grade and weight only are certified, in Form 13.1 of Schedule 4; and
- (d) in the case of Canadian grain to be carried by ship to domestic ports, if grade only is certified, in Form 13.2 of Schedule 4.

8. Section 11 of the Regulations is replaced by the following:

11. (1) An application for reinspection of grain made under section 39 of the Act shall be made in writing and include the following information:

- (a) the identification of the parcel of grain from which the official sample was taken;
- (b) the name and location of the elevator or place where the official sample was taken;
- (c) the date of the official inspection and any reinspection; and
- (d) the grade and dockage assigned to the grain by the official inspection and any reinspection.

(2) If the decision of a regional inspector is appealed under section 39 of the Act, the regional inspector shall without delay forward the application and the official sample to the chief grain inspector for Canada or the grain appeal tribunal for the Division, as the case may be.

(3) If the decision of the chief grain inspector for Canada is appealed under section 39 of the Act, the chief grain inspector shall without delay forward the application and the official sample to the appropriate grain appeal tribunal.

9. Paragraph 16(f) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (f) keep the licence posted in a conspicuous place in the elevator.

(2) Pour le prélèvement des échantillons officiels, ne peuvent être utilisés que les échantillonneurs mécaniques qui sont, à la fois :

- a) d'un genre approuvé par la Commission;
- b) installés, vérifiés et entretenus sous la supervision d'un inspecteur.

(2) L'alinéa 6(3)b) du même règlement est abrogé.

6. Le paragraphe 7(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sur réception d'un échantillon expédié conformément au présent article, l'inspecteur régional l'examine et en détermine le grade et les impuretés ou l'état, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom est indiqué sur l'étiquette d'expédition.

7. Les alinéas 9a) à d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) la formule 12 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien non visé à l'un des alinéas b) à d);
- b) la formule 13 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien devant être exporté par navire;
- c) la formule 13.1 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien qui doit être expédié par navire à un port canadien et dont seuls le grade et le poids sont certifiés;
- d) la formule 13.2 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien qui doit être expédié par navire à un port canadien et dont seul le grade est certifié.

8. L'article 11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

11. (1) La demande de réinspection de grain visée à l'article 39 de la Loi est faite par écrit et comporte les renseignements suivants :

- a) la désignation du lot de grain dont provient l'échantillon officiel en cause;
- b) le nom et l'emplacement de l'installation ou du lieu où l'échantillon a été prélevé;
- c) la date de l'inspection officielle et de toute autre réinspection;
- d) le grade attribué au grain à la suite de l'inspection officielle et de toute autre réinspection, ainsi que les impuretés qu'il contient.

(2) Si sa décision fait l'objet d'un appel aux termes de l'article 39 de la Loi, l'inspecteur régional expédie sans délai la demande et l'échantillon officiel à l'inspecteur en chef des grains pour le Canada ou au tribunal d'appel de la région concernée, selon le cas.

(3) Si sa décision fait l'objet d'un appel aux termes de l'article 39 de la Loi, l'inspecteur en chef du Canada expédie sans délai la demande et l'échantillon officiel au tribunal d'appel de la région concernée.

9. L'alinéa 16f) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (f) keep the licence posted in a conspicuous place in the elevator.

10. Subsection 21(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Each applicant for a licence shall submit to the Commission, at least 10 days before the commencement date of the licence period, the licence fee set out in Schedule 1 and the security fixed by the Commission under section 45 of the Act.

11. Section 28 of the Regulations is replaced by the following:

28. If a word or expression set out in column I of an item of Schedule 5 is to be used in a form, elevator receipt, grain receipt, contract or other document referred to in the Act or these Regulations and the word or expression is to be abbreviated, the abbreviation shall be that set out in column II of that item.

12. Sections 30 and 31 of the Regulations are replaced by the following:

30. The maximum shrinkage allowance that may be deducted from grain delivered to a licensed primary elevator is zero.

31. The maximum shrinkage allowance that may be deducted from grain delivered to a licensed terminal elevator is zero.

13. (1) Paragraph 32(a) of the Regulations is repealed.

(2) Section 32 of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (b), by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

14. Subsection 33(1) of the Regulations is replaced by the following:

33. (1) Every cash purchase ticket or primary elevator receipt issued by the operator of a licensed primary elevator shall be in the appropriate form set out in Schedule 4.

15. Subsection 36(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) On receipt of the representative portion, the chief grain inspector for Canada shall examine it, determine its grade and dockage and transmit a copy of the determination to each person named in the request.

16. (1) Subsection 37(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The operator shall keep the container in a locked storage cabinet or storeroom at the elevator, for not less than 30 days.

(2) Paragraph 37(5)(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) transmit a copy of the determination to the operator of the elevator and the holder of the receipt.

17. Paragraph 38(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) transmit a copy of the determination to the operator of the elevator and the owner of the grain.

18. Subsection 39(1) of the Regulations is replaced by the following:

39. (1) If, in accordance with section 63 of the Act, grain is lawfully offered for storage at a licensed primary elevator and a request is made that it be cleaned, the elevator receipt that is required to be issued under that section shall be a special bin

10. Le paragraphe 21(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Il verse à la Commission, au moins dix jours avant le début de la période de validité de sa licence, les droits prévus à l'annexe 1 pour l'obtention d'une licence et la garantie fixée par la Commission au titre de l'article 45 de la Loi.

11. L'article 28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

28. Pour tout mot ou expression figurant à la colonne I de l'annexe 5, l'abréviation à utiliser dans une formule, un récépissé, un accusé de réception, un contrat ou un autre document visés par la Loi ou le présent règlement est celle indiquée à la colonne II.

12. Les articles 30 et 31 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

30. La marge maximale de perte de poids qui peut être déduite du grain livré à une installation primaire agréée est de zéro.

31. La marge maximale de perte de poids qui peut être déduite du grain livré à une installation terminale agréée est de zéro.

13. (1) L'alinéa 32a) du même règlement est abrogé.

(2) L'alinéa 32d) du même règlement est abrogé.

14. Le paragraphe 33(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

33. (1) Tout bon de paiement ou récépissé d'installation primaire délivré par l'exploitant d'une installation primaire agréée doit être établi selon la formule appropriée figurant à l'annexe 4.

15. Le paragraphe 36(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sur réception de la portion représentative de l'échantillon, l'inspecteur en chef des grains pour le Canada l'examine et en détermine le grade et les impuretés, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom est indiqué dans la demande.

16. (1) Le paragraphe 37(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'exploitant doit garder le contenant dans une armoire ou un entrepôt verrouillés de l'installation pendant au moins trente jours.

(2) L'alinéa 37(5)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) transmettre copie de sa décision à l'exploitant et au détenteur du récépissé.

17. L'alinéa 38(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) transmettre copie de sa décision à l'exploitant de l'installation et au propriétaire du grain.

18. Le paragraphe 39(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

39. (1) Si, aux termes de l'article 63 de la Loi, du grain est légalement offert pour stockage à une installation primaire agréée et qu'une demande de nettoyage du grain est faite, le récépissé à délivrer conformément à cet article est un récépissé pour stockage

primary elevator receipt in Form 2 of Schedule 4, or a combined primary elevator receipt in Form 7 of that Schedule, endorsed as follows:

“To be cleaned before being shipped or settled for.”

19. (1) Paragraph 40(3)(a) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

a) que du grain offert par cette personne, s’il s’agit de grain stocké en cellule;

(2) The portion of paragraph 40(3)(b) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

b) s’il ne s’agit pas de grain stocké en cellule :

20. Subsection 43(1) of the Regulations is repealed.

21. Section 44 of the Regulations is replaced by the following:

44. A grain receipt or a cash purchase ticket that is required by subsection 78(2) of the Act to be issued by the operator of a licensed process elevator on the receipt of grain from a producer into the elevator shall be issued on delivery of the grain by the producer and shall be in Form 1 or Form 6 of Schedule 4, as appropriate.

22. Subsection 45(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) A grain receipt or a cash purchase ticket that is required by subsection 81(1) of the Act to be issued by a licensed grain dealer shall be issued on receipt of western grain delivered by a producer or on being entitled to western grain delivered to an elevator by a producer, and shall be in Form 1 or Form 6 of Schedule 4, as appropriate.

23. Section 46 of the Regulations and the heading before it are repealed.

24. Section 50 of the Regulations is amended by adding the following before paragraph (a):

50. The operator of a licensed transfer elevator may

25. Subsections 56(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

56. (1) The operator of a licensed transfer elevator may mix any grade of eastern grain being received into, in or being discharged from the elevator with any other grade of eastern grain of the same class.

(2) The operator of a licensed terminal elevator may mix any grades of grain other than No. 1 Canada Western Red Spring and No. 2 Canada Western Red Spring set out in Table I of Schedule 3.

26. Paragraph 57(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the operator and the person wishing to specially bin the grain or grain product enter into a special bin agreement in the form set out in Form 15 of Schedule 4;

27. Subsection 58(1) of the Regulations is replaced by the following:

58. (1) A terminal elevator receipt, transfer elevator receipt or interim transfer elevator receipt shall be in Form 9, 10 or 11, respectively, of Schedule 4.

en cellule à l’installation primaire conforme à la formule 2 de l’annexe 4 ou un récépissé d’installation primaire combiné conforme à la formule 7 de cette annexe; le récépissé porte la mention suivante :

« À nettoyer avant l’expédition ou le paiement »

19. (1) L’alinéa 40(3)a de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) que du grain offert par cette personne, s’il s’agit de grain stocké en cellule;

(2) Le passage de l’alinéa 40(3)b de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) s’il ne s’agit pas de grain stocké en cellule :

20. Le paragraphe 43(1) du même règlement est abrogé.

21. L’article 44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

44. L’accusé de réception ou le bon de paiement à établir par l’exploitant d’une installation de transformation agréée aux termes du paragraphe 78(2) de la Loi au moment de la livraison du grain dans son installation par un producteur doit être conforme à la formule 1 ou à la formule 6 de l’annexe 4, selon le cas.

22. Le paragraphe 45(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) L’accusé de réception ou le bon de paiement à établir par le négociant en grains titulaire d’une licence aux termes du paragraphe 81(1) de la Loi sur réception de grain de l’Ouest livré par le producteur ou sur l’établissement d’un droit sur du grain de l’Ouest livré à une installation par le producteur doit être conforme à la formule 1 ou à la formule 6 de l’annexe 4, selon le cas.

23. L’article 46 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

24. L’article 50 du même règlement est modifié par adjonction, avant l’alinéa a), de ce qui suit :

50. L’exploitant d’une installation de transbordement agréée peut :

25. Les paragraphes 56(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

56. (1) L’exploitant d’une installation de transbordement agréée peut mélanger un grade de grain de l’Est qui est reçu à l’installation, qui s’y trouve ou qui en est déchargé, avec du grain de tout autre grade de grain de l’Est de la même catégorie.

(2) L’exploitant d’une installation terminale agréée peut mélanger des grades de grain autres que les blés roux de printemps n° 1 ou n° 2 de l’Ouest canadien figurant au tableau I de l’annexe 3.

26. L’alinéa 57a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) il a conclu avec la personne demandant le stockage un contrat de stockage en cellule conforme à la formule 15 de l’annexe 4;

27. Le paragraphe 58(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

58. (1) Le récépissé d’installation terminale, le récépissé d’installation de transbordement et le récépissé provisoire d’installation de transbordement doivent être conformes respectivement aux formules 9, 10 et 11 de l’annexe 4.

28. Paragraph 60(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) after the weighover, supply to the Commission a report of the stocks in store in Form 8 of Schedule 4.

29. Subsection 68(1) of the Regulations is replaced by the following:

68. (1) One or more producers of grain who wish to apply for a railway car under section 87 of the Act shall send to the Commission a completed application in Form 14 of Schedule 4.

30. (1) Subsection 71(1) of the Regulations is replaced by the following:

71. (1) An end-use certificate referred to in section 87.1 of the Act shall be in Form 1 of Schedule 6.

(2) Subsection 71(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) The consignee referred to in an end-use certificate shall provide the Commission, every three months after receipt of the grain referred to in the end-use certificate, with a report in the form set out in Form 2 of Schedule 6, until the grain has been fully consumed at the processing facility of the consignee.

31. Schedule I to the Regulations is renumbered Schedule 1.

32. The portion of subparagraph 1(a)(i) in columns II and III of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Column II		Column III
Item	Basis	Fee (\$)
1. (a)	(i) per inspection per carload, truckload or container	
	- wheat (except for CPS wheat and Eastern wheat)	27.10
	- CPS wheat and Eastern wheat	20.10

33. (1) Paragraph 2(a) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Column I	Column II	Column III	
Item	Service	Basis	Fee (\$)
2.	(a) for grading of unofficial samples submitted, where certificate is not issued (payable by the person submitting the sample)	the sum of, per sample of	
		- wheat (except for CPS wheat and Eastern wheat)	27.10
		- CPS wheat and Eastern wheat	20.10

(2) The portion of paragraph 2(b) of Schedule 1 to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Service
2.	(b) for grading unofficial samples submitted, where certificate is not issued (payable by the person submitting the sample)

34. Schedule II to the Regulations is renumbered as Schedule 2.

35. Schedule V to the Regulations is renumbered as Schedule 4.

36. Schedules X and XI to the Regulations are repealed.

28. L'alinéa 60(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) fournir ensuite à la Commission un rapport sur les stocks emmagasinés, établi selon la formule 8 de l'annexe 4.

29. Le paragraphe 68(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

68. (1) Les producteurs qui désirent un wagon aux termes de l'article 87 de la Loi doivent en faire la demande par écrit à la Commission selon la formule 14 de l'annexe 4.

30. (1) Le paragraphe 71(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

71. (1) Le certificat d'utilisation finale visé à l'article 87.1 de la Loi doit être conforme à la formule 1 de l'annexe 6.

(2) Le paragraphe 71(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le destinataire indiqué sur le certificat d'utilisation finale doit fournir à la Commission, tous les trois mois suivant la réception du grain qui y est mentionné, un rapport conforme à la formule 2 de l'annexe 6, jusqu'à ce que le grain ait été complètement utilisé à son installation de transformation.

31. L'annexe I du même règlement devient l'annexe 1.

32. Le passage du sous-alinéa 1a)(i) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans les colonnes II et III est remplacé par ce qui suit :

Colonne II		Colonne III
Article	Unité de base	Droit (\$)
1. (a)	(i) pour chaque inspection, par wagon, par camion ou par conteneur :	
	- blé (sauf le blé CPS et le blé de l'Est)	27,10
	- blé CPS et blé de l'Est	20,10

33. (1) L'alinéa 2a) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Service	Unité de base	Droit (\$)
2.	a) classement des échantillons non officiels soumis, si un certificat est délivré (à payer par la personne qui soumet l'échantillon)	la somme de, par échantillon :	
		- de blé (sauf le blé CPS et le blé de l'Est)	27,10
		- de blé CPS et blé de l'Est	20,10

(2) Le passage de l'alinéa 2b) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Service
2.	b) classement des échantillons non officiels soumis, si aucun certificat n'est délivré (à payer par la personne qui soumet l'échantillon)

34. L'annexe II du même règlement devient l'annexe 2.

35. L'annexe V du même règlement devient l'annexe 4.

36. Les annexes X et XI du même règlement sont abrogées.

37. Schedule XIV to the Regulations is renumbered as Schedule 5.

38. Schedule XV to the Regulations is renumbered as Schedule 6.

COMING INTO FORCE

39. These Regulations come into force on August 1, 2003.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Canadian Grain Commission (CGC) derives its authority from the *Canada Grain Act* (CGA). The CGC's mandate as set out in this Act is to, in the interests of producers, establish and maintain standards of quality for Canadian grain and regulate grain handling in Canada and to ensure a dependable commodity for domestic and export markets.

The *Canada Grain Regulations* (CGR) exist to help the CGC fulfill its obligations under the CGA. The regulations are updated annually to ensure that the CGC has consistent policies that meet the needs of producers and industry in marketing Canadian grain domestically and abroad.

The changes to the CGR outlined below are of either a substantive or housekeeping nature. Substantive changes include setting the maximum shrinkage allowances at licensed primary elevators to zero and repealing the 90 day payment regulations.

Other changes are of minor significance; for example, amendments to update; provide clarification; improve readability; and ensure consistency of form and language. None of the changes increase the regulatory burden on the grain industry.

Substantive Changes

Maximum Shrinkage Allowances at Licensed Primary Elevators

Shrinkage is defined in the CGA as "the loss in weight of grain that occurs in the handling or treating of grain." Such gross weight loss is due to several factors, including loss of grain and dust during handling, transportation, and processing, and loss of moisture during handling, storage and drying.

Paragraph 116(1)(f) of the CGA states "the Commission may, with the approval of the Governor in Council, make regulations fixing the maximum shrinkage allowance that may be made on the delivery of grain to an elevator." Establishing allowances through regulation is intended to discourage the use of informal and discretionary measures by elevator operators to compensate for shrinkage losses.

37. L'annexe XIV du même règlement devient l'annexe 5.

38. L'annexe XV du même règlement devient l'annexe 6.

ENTRÉE EN VIGUEUR

39. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} août 2003.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La Commission canadienne des grains (CCG) détient ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les grains du Canada* (ci-après dénommée la « Loi »). Aux termes de la Loi, la CCG est mandatée d'établir et de maintenir des normes visant la qualité du grain canadien et de réglementer la manutention du grain au Canada dans l'intérêt des producteurs, et d'assurer l'approvisionnement du marché intérieur et des marchés étrangers en une denrée fiable.

Le *Règlement sur les grains du Canada* (ci-après dénommée le « règlement ») est un instrument qui aide la CCG à respecter ses obligations aux termes de la Loi. Le règlement fait l'objet d'une mise à jour annuelle de sorte que les politiques de la CCG soient cohérentes et répondent bien aux besoins des producteurs et de l'industrie en matière de commercialisation du grain canadien sur le marché intérieur et à l'étranger.

Les modifications au règlement dont il est question ci-dessous sont d'ordre administratif ou encore de nature plus approfondie. Les modifications de fond comprennent l'établissement à zéro de la marge maximale de perte de poids aux installations primaires agréées et l'abrogation des dispositions visant le paiement dans un délai de 90 jours.

Les autres modifications sont d'une importance moindre. Elles visent, entre autres, à mettre certaines dispositions à jour, à clarifier et à améliorer la lisibilité de certains passages, et à assurer la conformité de la présentation et de la terminologie. L'ensemble des modifications n'ajoute en rien au fardeau de la réglementation assumé par l'industrie du grain.

Modifications de fond

Marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées

Dans la Loi, la perte de poids est définie comme suit : *perte de poids des grains occasionnée par leur manutention ou traitement*. Une telle perte de poids est le résultat de plusieurs facteurs, dont les pertes de grain et de poussière pendant la manutention, le transport et la transformation et la perte d'eau pendant la manutention, le stockage et le séchage.

L'alinéa 116(1)(f) de la Loi indique ce qui suit : « Avec l'approbation du gouverneur en conseil, la Commission peut, par règlement, fixer la marge maximale de perte de poids qui peut être calculée lors de la livraison de grain à une installation ». L'établissement de marges maximales dans le règlement est censé décourager les mesures informelles et arbitraires prises par les exploitants de silo pour compenser les pertes de poids.

Schedule X of the CGR, summarized below, sets out the maximum shrinkage allowances for primary elevators; allowances are expressed as percent of scale weight. Although these are maximum allowances and primary elevators are allowed to charge less, the typical practice has been to deduct the maximum.

Grades

Grain	Straight	Tough or Damp
Wheat, Oats, Barley, Rye	0.10	0.20
Flaxseed, Canola, Rapeseed	0.35	0.52
Other Grains	1.00	1.00

Schedule XI establishes the maximum shrinkage allowances for terminal elevator¹ (these are currently set at zero for all grains). Shrinkage is not regulated on grain delivered to licensed process or transfer elevators or grain dealers²; deductions are negotiable in the contracts between the owner of the grain and the facility.

In 2001, the CGC reviewed maximum shrinkage allowances at primary elevators in response to several requests and recommendations from producers and the grain industry for a review. In addition, the CGC wanted to determine whether the allowances were still relevant given the improvements in grain handling technology and changes in the primary elevator grain handling infrastructure over the past 10 years.

The review included an analysis of primary elevator weighover data³ submitted to the CGC from licensed primary elevator companies for the period 1990/91 through 1998/99. The analysis determined that there is a high degree of variability in the losses and gains reported in the primary elevator weighover reports. Variability was evident in the gains and losses experienced between elevators, as well as at individual elevators, on a year-to-year basis. The majority of elevators experienced both gains and losses throughout the nine-year study period.

The variation in gains and losses can be attributed to numerous factors such as differences in efficiency, operating practices, scale calibrations and monitoring and/or due to upgrades, cleaning and blending activities or variations or errors in weighover reporting by elevator managers. The impact of these variables cannot be isolated and captured in the analysis and/or primary elevator weighover data thus making it impossible to set shrinkage allowances on the basis of weighover results.

¹ A terminal elevator is an elevator, usually located at a port location, which receives grain on or after official inspection and official weighing. The grain is cleaned, stored and treated before it moves forward, usually but not always to a cargo ship.

² Process elevators include elevators such as flour mills, feed mills etc. where further processing of grain is done. Transfer elevators are commonly found along the Great Lakes and St. Lawrence Seaway and receive grain and discharge grain by boat. Grain dealers typically buy and sell grain for profit and may or may not operate a physical facility.

³ Weighovers are defined as weight and inspection of all grain of any grade in an elevator for the purpose of determining the amount in stock of grain of that grade in the elevator.

Dans l'annexe X du règlement, dont une version abrégée paraît ci-dessous, sont établies les marges maximales de perte de poids aux installations primaires; les marges sont exprimées sous forme de pourcentage du poids obtenu à la balance. Bien qu'il s'agisse de marges maximales et que les installations primaires puissent les réduire, la pratique courante est de déduire le montant maximal.

Grain	Grades secs	Gourds ou humides
Blé, avoine, orge, seigle	0,10	0,20
Lin, canola, colza	0,35	0,52
Autres grains	1,00	1,00

L'annexe XI prévoit les marges maximales de perte de poids aux installations terminales¹ (qui sont présentement fixées à zéro pour tous les grains). Les dispositions visant la perte de poids ne sont pas appliquées au grain livré aux installations agréées de transformation ou de transbordement, ni aux négociants en grains²; les déductions font alors l'objet de négociations entre le propriétaire du grain et l'installation.

En 2001, la CCG a examiné les marges maximales de perte de poids aux installations primaires, suivant la volonté des producteurs et de l'industrie du grain, lesquels avaient demandé et recommandé un tel examen. De plus, la CCG souhaitait déterminer si les marges maximales étaient toujours pertinentes compte tenu du perfectionnement des techniques de manutention du grain et de l'évolution de l'infrastructure de manutention par les installations primaires au cours des dix dernières années.

L'examen comprenait une analyse des données des pesées de contrôle³ effectuées aux installations primaires transmises à la CCG par les sociétés agréées pendant la période allant de 1990-1991 à 1998-1999. L'analyse a permis de déterminer qu'il y a une grande variation des pertes et des gains déclarés dans les rapports sur les pesées de contrôle effectuées aux installations primaires. Cette variabilité était évidente de par les pertes et les gains observés entre les installations et dans les installations individuelles, d'une année à l'autre. La majorité des installations ont connu des gains et des pertes pendant la période de 9 ans visée.

La variation des gains et des pertes peut être attribuée à de nombreux facteurs, tels que les différences au niveau de l'efficacité, les méthodes de fonctionnement, l'étalonnage et la surveillance des balances, les mises à niveau technologiques, les activités de nettoyage et de mélange et les variations ou les erreurs observées dans les rapports de pesées de contrôle faits par les directeurs des installations. L'incidence de ces facteurs variables ne peut être isolée et bien définie dans l'analyse ou dans les données des pesées de contrôle effectuées dans les installations primaires, ce qui rend impossible l'établissement de marges

¹ Une installation terminale est un silo, normalement situé dans un port, qui réceptionne le grain lors de la pesée et de l'inspection officielles ou après celles-ci. Le grain est nettoyé, stocké et traité avant d'être expédié, normalement par navire de charge.

² Les installations de transformation sont les minoteries, les provenderies, etc., qui transforment le grain. Les installations de transbordement sont en grande partie situées au bord des Grands Lacs et le long du fleuve Saint-Laurent et réceptionnent et expédient le grain transporté par navire. Les négociants en grains achètent et vendent le grain pour en tirer un profit et peuvent ou non exploiter une usine.

³ Les pesées de contrôle sont la pesée et l'inspection de tout le grain d'un grade particulier stocké dans une installation pour déterminer le montant de grain du grade particulier présent dans l'installation.

In addition to the data analysis, the CGC conducted extensive consultations with producers and the grain industry. In May 2001, the CGC prepared and distributed a discussion paper to stakeholders that incorporated the data analysis and identified three options for consideration. The CGC also solicited input via a virtual consultation site on the CGC's Web site and through face-to-face meetings. Consultations revealed strong producer opposition to elevator companies being allowed to deduct shrinkage on producer deliveries while licensed elevators and grain dealers supported deregulation or retaining the status quo.

Based on the analysis of data that were inconclusive in respect of actual shrinkage losses in the grain handling system and the views of producer organizations that argued that elevator companies should be responsible for weight losses of the grain they have purchased from producers, the CGC has decided to set the allowable weight deduction at zero. Schedule X is being repealed and section 30 of the CGR is being amended to state that the maximum shrinkage allowance that may be deducted from grain delivered to a licensed primary elevator is zero.

90-Day Payment

Subsection 43(1) and section 46 of the CGR require that licensed primary and process elevators and grain dealers automatically provide payment in full to producers for grain after 90 days from delivery, whether or not the producer wants to defer payment beyond that period of time.

The 90-day pricing regulations were introduced on August 1, 1989 at the request of the Western Grain Elevator Association (WGEA) to: reduce the amount of unpriced, stored grain that was becoming a constraint on declining elevator space; reduce the amount and cost of security that licensees had to post with the CGC to cover outstanding liabilities to producers; and eliminate pricing distortions in the canola market resulting from large quantities of unpriced canola.

The CGC received complaints over the years about licensees and producers contravening these Regulations. Licensees and producers often agreed to avoid the regulations and defer payment beyond 90 days from delivery (primarily for tax deferral purposes). Producers and elevator operators and grain dealers have indicated that they want the flexibility that would allow producers to defer payment for longer than 90 days from delivery or accept partial payments.

Many changes have occurred in the agricultural environment since the inception of the 90-day payment regulations:

- the CGC no longer sets elevator tariff maximums⁴. As a result, primary elevator companies can set their own tariffs and have the ability to establish storage tariffs to either encourage or discourage producer deliveries.

⁴ Each grain company determines the maximum tariffs (fees) which they will charge for services. These services include elevating, cleaning, drying and storing grain. All companies are required to file a schedule of tariffs with the Canadian Grain Commission before the beginning of each crop year and before any increases are made during the crop year.

maximales de perte de poids à partir des résultats des pesées de contrôle.

Outre l'analyse des données, la CCG a mené des consultations approfondies auprès des producteurs et de l'industrie du grain. En mai 2001, la CCG a préparé un document de travail portant sur l'analyse des données et proposant trois solutions de rechange à étudier, et l'a distribué auprès des parties intéressées. La CCG a demandé une rétroaction par consultation « virtuelle » sur son site Web, et par des rencontres en personne. Les consultations ont révélé que les producteurs s'opposaient fortement au fait que les sociétés puissent déduire des montants pour les pertes de poids de la somme payée aux producteurs, tandis que les installations agréées et les négociants en grains appuyaient la déréglementation ou encore le maintien de la structure actuelle.

En se fondant sur l'analyse des données qui n'a pas donné de résultats concrets quant aux véritables pertes de poids au sein du réseau de manutention du grain, et sur le point de vue des associations agricoles qui préconisent que les sociétés céréalières devraient être tenues responsables des pertes de poids du grain acheté des producteurs, la CCG a décidé de fixer à zéro la déduction autorisée pour une perte de poids. L'annexe X sera abrogé et l'article 30 de la Loi sera modifiée pour préciser qu'aucune déduction ne pourra être faite du grain livré à une installation primaire agréée (marge maximale de perte de poids ramenée à zéro).

Paiement dans un délai de 90 jours

Le paragraphe 43(1) et l'article 46 du règlement stipulent que les installations primaires et de transformation et les négociants en grains agréés doivent verser le plein montant du paiement aux producteurs pour le grain dans les 90 jours suivant la livraison, que le producteur veuille ou non reporter le paiement au-delà du délai établi.

La disposition visant la fixation du prix dans les 90 jours a été mise en vigueur le 1^{er} août 1989 à la demande de la Western Grain Elevator Association (WGEA) pour les raisons suivantes : réduire le volume de grain stocké dont le prix n'avait pas été fixé et qui pesait sur l'espace de plus en plus réduit des installations; réduire le montant de la garantie que les titulaires de licence devaient offrir à la CCG pour couvrir leurs dettes envers les producteurs; éliminer les distorsions du prix du canola causées par les quantités importantes de canola sans prix convenu.

Au fil des ans, la CCG a reçu des plaintes à l'égard des titulaires de licence et des producteurs qui n'ont pas respecté le règlement. Les titulaires de licence et les producteurs ont souvent convenu de contourner le règlement et de reporter le paiement au-delà des 90 jours suivant la livraison (surtout pour reporter le fardeau fiscal). Les producteurs, les exploitants de silos et les négociants en grains ont indiqué qu'ils souhaitent voir une certaine souplesse qui permettrait aux producteurs de reporter le paiement au-delà de 90 jours suivant la livraison ou encore d'accepter des versements partiels.

Le secteur agricole a connu plusieurs changements depuis la mise en vigueur des dispositions visant le paiement dans un délai de 90 jours :

- La CCG ne fixe plus les droits maximaux pour le stockage pouvant être perçus par les installations⁴. Par conséquent, les exploitants de silos primaires peuvent fixer leurs propres

⁴ Chaque société céréalière fixe les droits maximaux qu'elle percevra contre ses services, comme l'élevage, le nettoyage, le séchage et le stockage. Toutes les sociétés sont tenues de déposer le barème des droits auprès de la Commission canadienne des grains avant le début de chaque campagne agricole et avant d'apporter des augmentations au cours d'une campagne agricole.

- the eligible period for producer security⁵ was revised in August 1995 to reduce the period from one year to 90 days. This should act as an incentive for producers to price out their grain within 90 days of delivery.
- the canola futures contract⁶ was restructured and alternative delivery points and pricing mechanisms were introduced as another producer marketing alternative.

The CGC has decided to repeal the 90-day payment regulations because they are ineffective and difficult to enforce and are no longer warranted as a result of the industry changes noted above. Repealing the 90 day payment regulations should result in increased marketing and pricing flexibility for licensees and producers.

Subsection 43(1) and section 46 are being repealed. Licensed grain dealers and primary and process elevator operators will continue to be required to pay in full for grain received, on request by producers, at any time after delivery, but will not be obliged to do so if producers do not request payment. Producers are entitled to full payment on delivery, or any time after, but will be able to defer payment for more than 90 days.

Extensive consultations were conducted prior to the decision to seek repeal of subsection 43(1) and section 46. In October 2002, the CGC informed producer organizations and the grain industry in writing of its intention to repeal the 90-day payment regulations and invited comments. The CGC received only six replies, either seeking clarification of the proposed regulatory change or supporting repeal. The WGEA supports this change.

Subsection 43(1) and section 46 are unrelated to the security provisions of the CGA (section 49.3) and the CGR (section 17), often referred to as the "90-day security rule". Licensees will still be required to post security and producers will still be protected for 90 days from the date of delivery or for 30 days after a failure or refusal by the licensee to pay. Producers who defer payment for grain beyond 90 days from delivery will not be protected by security for that delivery.

Housekeeping Changes

A number of changes have been made to regulations for the purposes of updating, clarification, ease of reference, and reordering for affinity purposes. The following sections have been affected: s. 2(1); s. 3; s. 4; s. 4.1; s. 6(1), (2); s. 6(3)(b); s. 7(4); s. 9; s. 11(2), (3)(c); s. 16(f); s. 21(3); s. 28; s. 33(1); s. 35(1)(b); s. 36(4); s. 37(3), (5)(c); s. 38(2)(b); s. 39(1); s. 40(3)(a)(b); s. 44; s. 45(2); s. 56(1); s. 57(a); s. 58(1); s. 60(1)(b); s. 68(1); s. 71(1), (4); and Schedules I, II, V, XIV, and XV.

⁵ Elevators are required to post security to cover producer debts in case of bankruptcy. Under the Act, security may be provided by way of bond, insurance or otherwise.

⁶ Futures contracts for canola are traded on the Winnipeg Commodity Exchange.

droits et ainsi favoriser ou décourager les livraisons de grain faites par les producteurs.

- La période de validité de la garantie⁵ a été modifiée en août 1995 pour réduire la période d'un an à 90 jours. Cette mesure devait encourager les producteurs à convenir du prix de leur grain dans les 90 jours suivant la livraison.
- Les marchés à terme sur le canola⁶ ont été restructurés et de nouveaux points de livraison et mécanismes de fixation du prix ont été instaurés pour donner d'autres possibilités de commercialisation aux producteurs.

La CCG a décidé d'abroger les dispositions visant le délai de paiement de 90 jours parce qu'elles sont inefficaces et difficiles à appliquer et ne se justifient pas compte tenu des changements connus par le secteur tel que décrit ci-dessus. L'abrogation des dispositions visant le délai de paiement de 90 jours devrait accorder plus de souplesse aux titulaires de licence et aux producteurs en ce qui concerne la commercialisation et la fixation des prix.

Le paragraphe 43(1) et l'article 46 seront abrogés. Les négociants en grains et les installations primaires et de transbordement agréés devront toujours payer le plein montant dû pour le grain réceptionné à la demande des producteurs à n'importe quel moment suivant la livraison, mais seulement à la demande du producteur. Les producteurs pourront exiger le plein montant lors de la livraison ou n'importe quand après, mais ils auront la possibilité de reporter le paiement au-delà de 90 jours suivant la livraison.

La CCG a mené des consultations approfondies avant de prendre la décision de demander l'abrogation du paragraphe 43(1) et de l'article 46. En octobre 2002, la CCG a communiqué par écrit avec les associations agricoles et l'industrie du grain pour leur faire part de sa volonté de faire abroger les dispositions visant le paiement obligatoire dans un délai de 90 jours et leur demander leur avis. La CCG n'a reçu que six réponses, dans lesquelles on demandait des clarifications sur la modification proposé au règlement ou on appuyait l'abrogation. La WGEA est en faveur de la modification.

Le paragraphe 43(1) et l'article 46 ne sont pas liés aux dispositions de la Loi visant la garantie (article 49.3) et du règlement (article 17), parfois appelées la règle de la garantie de 90 jours. Les titulaires de licence devront toujours fournir une garantie et les producteurs bénéficieront d'une protection de 90 jours à partir de la date de livraison ou dans les 30 jours suivant le manquement ou le refus de payer par le titulaire de licence. Les producteurs qui reportent le paiement de leur grain au-delà de 90 jours suivant la livraison ne bénéficieront pas de la garantie offerte à l'égard du grain livré.

Changements d'ordre administratif

Bon nombre des modifications au règlement visent à mettre certaines dispositions à jour, à clarifier et à améliorer la lisibilité de certains passages et à réorganiser certains éléments plus logiquement. Les dispositions suivantes ont été modifiées : le paragraphe 2(1), les articles 3, 4 et 4.1, les paragraphes 6(1) et 6(2), l'alinéa 6(3)b, le paragraphe 7(4), l'article 9, le paragraphe 11(2), l'alinéa 11(3)c, les paragraphes 16(f) et 21(3), l'article 28, le paragraphe 33(1), l'alinéa 35(1)b, les paragraphes 36(4) et 37(3)

⁵ Les installations doivent fournir une garantie pour couvrir leurs dettes envers les producteurs si elles font faillite. Aux termes de la Loi, la garantie peut être fournie sous forme de cautionnement, d'assurance ou autre instrument.

⁶ Les marchés à terme sur le canola sont négociés à la Bourse des marchandises de Winnipeg (Winnipeg Commodity Exchange).

Paragraphs 32(a) and (d) and Schedules X and XI are repealed and paragraph 32(c) is amended consequent upon setting maximum shrinkage allowances at licensed primary elevators to zero.

Alternatives

Substantive Changes

Maximum Shrinkage Allowances at Licensed Primary Elevators

The CGC considered three options in its discussion paper on maximum shrinkage allowances: status quo, i.e., retain maximum shrinkage allowances at primary elevators through regulation; deregulation, i.e., eliminate the maximum shrinkage allowances for primary elevators; and set all primary elevator maximum shrinkage allowances, including tough and damp, to zero.

Under the status quo option the shrinkage deductions remain visible, although as indicated earlier, the typical practice for primary elevators has been to deduct the maximum shrinkage allowance regardless of the actual loss. With the industry's switch to newer high-throughput elevators, there is a large variability in handling results among primary elevators and it is no longer possible to set shrinkage allowances on the basis of weigh-over results.

By contrast, setting the maximum shrinkage allowances to zero will encourage primary elevators to shift the revenues previously earned from shrinkage to elevator tariffs. In turn, this is expected to increase competition among primary elevators as producers are in an improved position to negotiate for the best price. Setting the maximum shrinkage allowance to zero decreases the flexibility of elevator operators and may limit their options with respect to recovering shrinkage costs.

Deregulation could result in four possible outcomes: elimination of shrinkage deductions in response to producer demands; reduction of deductions as a result of competition; retention of deductions at levels close to existing maximums; or higher deductions.

During the review, two additional options were proposed in several stakeholder submissions, i.e., reduce current shrinkage allowances on "other crops" to a level indicative of actual losses; and adjust shrinkage levels for all crops to levels indicative of actual losses. These options were considered irrelevant due to the inconclusive data analysis.

90-Day Payment

The alternative to this change was to maintain the status quo. The status quo is unacceptable since it reduces payment flexibility for licensees and grain producers, is ineffective and difficult to

et l'alinéa 37(5)c), l'alinéa 38(2)b), le paragraphe 39(1), les alinéas 40(3)a)b), l'article 44, les paragraphes 45(2), 56(1), 57a) et 58(1), l'alinéa 60(1)b), les paragraphes 68(1), 71(1) et 71(4), et les annexes I, II, V, XIV et XV.

Les alinéas 32a) et 32d) ainsi que les annexes X et XI sont abrogés et l'alinéa 32c) est modifié suivant la réduction à zéro des marges maximales de perte de poids à zéro aux installations primaires agréées.

Solutions envisagées

Changements de fond

Marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées

La CCG a examiné trois possibilités dans son document de travail sur les marges maximales de perte de poids : maintien du statu quo (c'est-à-dire, réglementer les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées), déréglementation (éliminer les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées); fixation à zéro de toutes les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées, y compris celles pour le grain gourd et humide.

Si le statu quo est maintenu, les déductions faites pour la perte de poids continueront de se faire, même si, comme nous l'avons décrit précédemment, les installations primaires ont comme pratique courante de déduire le montant maximal pour la perte de poids, quelle que soit la perte véritable. Or, depuis l'arrivée des installations à grande capacité, il y a une plus grande variabilité des résultats de la manutention effectuée par les installations primaires et il n'est plus possible de fixer les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées à partir des résultats des pesées de contrôle.

Par opposition, la réduction à zéro des marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées encouragera les installations primaires à tirer leurs revenus des droits de stockage plutôt que des montants perçus pour les pertes de poids. On s'attend à ce qu'il y ait une concurrence accrue entre les installations primaires, car les producteurs seront mieux placés pour négocier un meilleur prix. La réduction des marges maximales de perte de poids limitera la souplesse dont jouissent les exploitants d'installations et pourrait limiter les possibilités de recouvrer les coûts dus aux pertes de poids.

La déréglementation pourrait donner lieu à quatre scénarios : élimination des déductions faites pour les pertes de poids à la demande des producteurs; réduction des déductions pour des raisons de compétitivité; réduction des déductions à un niveau proche des marges maximales actuelles; hausse des déductions.

Pendant l'examen, la CCG a également reçu deux autres propositions faites par des parties intéressées, à savoir réduire les marges de pertes de poids actuelles visant les « autres cultures » à un niveau exprimant les pertes véritables; ou ramener les marges de pertes de poids pour toutes les cultures à un niveau exprimant les pertes véritables. Ces possibilités n'ont pas été retenues en raison de l'analyse inconcluante des données.

Délai de paiement de 90 jours

Il aurait également été possible de maintenir le statu quo, ce qui est inacceptable puisque cela réduirait la souplesse des modalités de paiement pour les titulaires de licence et les producteurs, et

enforce. In addition, the 90-day payment regulations are no longer necessary due to significant industry changes.

Housekeeping

No alternatives were considered for the housekeeping related changes because they are routine in nature.

Benefits and Costs

Substantive Changes

Maximum Shrinkage Allowances at Licensed Primary Elevators

It is the CGC's view that setting the maximum shrinkage allowance to zero will improve competitiveness among primary elevators and thus increase returns for producers. To the extent that actual shrinkage occurs in the grain handling system, setting the shrinkage allowances to zero will force any existing shrinkage losses to be dealt with by the companies involved. This will allow more efficient primary elevators to reduce their basis and offer better prices to producers. Producers are in support of this.

Some primary elevator companies may incur financial losses if they are unable to recover costs associated with shrinkage.

Based on a nine year average of weigh-over data, the financial impact on industry and producers due to shrinkage allowances is approximately \$18 million.

90-Day Payment

Repealing the 90-day payment regulations should result in increased payment flexibility for licensees and producers; reduced enforcement costs and elimination of the confusion between 90-day payment and 90-day security. The risk associated with this change is that producers will not seek payment within 90 days and will not be protected by security held by the CGC.

Housekeeping

The housekeeping changes should assist the industry in complying with the Regulations.

Consultation

Substantive Changes

Maximum Shrinkage Allowances at Licensed Primary Elevators

In May 2002 the CGC prepared and distributed a discussion paper on primary elevator maximum shrinkage allowances to all major stakeholders, including producer organizations and the grain industry. The paper incorporated data analysis of primary elevator weigh-overs for the nine year period 1990/91 to 1998/99 and included three options for input: (1) status quo; (2) deregulation; and (3) setting all primary elevator maximum shrinkage allowances to zero. Prior to the paper's release the CGC had also been compiling feedback since July 2000 on the issue of primary elevator maximum shrinkage allowances. Feedback was solicited via an on-line discussion forum on the CGC Web site, written

serait inefficace et difficile à appliquer. De plus, les dispositions visant le délai de paiement de 90 jours ne sont plus pertinentes à la suite de grands changements survenus au sein de l'industrie.

Modifications d'ordre administratif

Comme les modifications d'ordre administratif sont routinières, aucune autre possibilité n'a été considérée.

Avantages et coûts

Modifications de fond

Marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées

La CCG est d'avis que la réduction à zéro des marges maximales de pertes de poids permettra d'accroître la concurrence entre les installations primaires et ainsi faire augmenter les recettes des producteurs. Dans la mesure où il y a encore des pertes de poids au sein du réseau de manutention, la réduction à zéro des marges maximales de perte de poids obligera les exploitants à aborder le problème. Les installations primaires plus efficaces pourront alors réduire leurs droits de base et offrir de meilleurs prix aux producteurs. Les producteurs abondent dans le même sens.

Certains exploitants d'installations primaires pourraient connaître des pertes financières s'ils n'arrivent pas à recouvrer les coûts liés aux pertes de poids.

D'après la moyenne des résultats des pesées de contrôle de neuf ans, l'incidence financière des marges maximales de perte de poids sur l'industrie et les producteurs se chiffre à quelque 18 millions de dollars.

Délai de paiement de 90 jours

L'abrogation des dispositions visant le délai de paiement de 90 jours devrait rendre plus souples les modalités de paiement pour les titulaires de licence et les producteurs, faire diminuer les frais d'application et éliminer la confusion à l'égard du délai de paiement de 90 jours et de la garantie offerte pendant 90 jours. Cela crée un risque, cependant, à savoir que les producteurs qui n'exigent pas un paiement dans les 90 jours ne bénéficieront pas de la garantie détenue par la CCG.

Modifications d'ordre administratif

Les modifications d'ordre administratif devraient aider l'industrie à respecter le règlement.

Consultations

Changements de fond

Marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées

En mai 2002, la CCG a rédigé un document de travail sur les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées et l'a distribué à toutes les principales parties concernées, y compris les associations agricoles et les membres de l'industrie du grain. Le document faisait état d'une analyse des résultats de pesées de contrôle effectuées pendant une période de neuf ans (de 1990-1991 à 1998-1999) et invitaient les destinataires à donner leur avis sur trois possibilités : (1) maintien du statu quo, (2) déréglementation; (3) fixation à zéro de toutes les marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées. Avant de distribuer le document de travail, la CCG avait recueilli

submissions, meetings at the request of stakeholders, CGC annual producer meetings, and phone calls.

Over the 17-month consultation period, 59 responses were received, with some stakeholders responding multiple times. Based on the total number of stakeholder responses, 71% of the respondents favoured option 3, 15% supported option 1, while 3.3% favoured option 2. Two other options were identified during the consultations: reduce current shrinkage allowances on "other crops" to a level indicative of actual losses; and adjust shrinkage levels for all crops to levels indicative of actual losses. With respect to the former, 8.5% of respondents supported this option; 5% favoured the latter. Producers or producer groups composed 93% of the stakeholders who supported setting maximum shrinkage allowances to zero.

During the consultations, the underlying argument put forth by producers was that shrinkage is the responsibility of the purchaser and that once grain has been delivered producers should no longer bear the costs of weight losses incurred by elevators. Producers felt that setting the maximum shrinkage allowances to zero would force companies to deal with any existing shrinkage losses as a competitive factor in the price they bid for producers' grain.

Most marketers, buyers and processors opposed setting allowances to zero, including the Western Grain Elevator Association, the umbrella organization of licensed Canadian primary and terminal elevators. Instead they supported deregulation or the status quo.

90-Day Payment

The CGC has consulted periodically with producers and the grain industry on the 90-day payment regulations. The CGC issued a memorandum to the trade in July 1999 advising them about the complaints regarding non-compliance with these Regulations and seeking comments as to whether or not the regulations should be retained or repealed. Another memo was issued in September to clarify the meaning of the 90-day payment regulations. Response was minimal so the CGC contacted all major stakeholders. Response was mixed but generally supportive. The WGEA originally suggested that the regulations be put in place to address specific conditions regarding risk exposure and the canola market. As conditions have changed, the WGEA supports repeal.

In October 2002, the CGC issued a memo to the trade advising of its intention to repeal the 90-day payment regulations. Feedback was solicited. Again, response was minimal; six responses were received either seeking clarification on wording or supporting repeal.

les commentaires reçus depuis juillet 2000 sur la question des marges maximales de perte de poids aux installations primaires agréées. Les commentaires ont été recueillis par le biais du forum de discussion du site Web de la CCG, de propositions écrites, de rencontres tenues à la demande des parties intéressées, de réunions annuelles avec les producteurs et d'appels téléphoniques.

Au cours de la période de consultation de 17 mois, la CCG a reçu 59 réponses des parties concernées, dont certains qui ont répondu plusieurs fois. Si l'on se fonde sur le nombre total de réponses, 71 % étaient en faveur de la possibilité n° 3, 15 % appuyaient la possibilité n° 1 et 3,3 % prônaient la possibilité n° 2. Deux autres possibilités ont été relevées pendant la consultation : réduire les marges de pertes de poids actuelles visant les « autres cultures » à un niveau exprimant les pertes véritables; ou ramener les marges de pertes de poids pour toutes les cultures à un niveau exprimant les pertes véritables. Ces deux possibilités avaient respectivement l'appui de 8,5 % et de 5 % des répondants. Les producteurs ou les associations de producteurs constituaient 93 % des parties intéressées qui étaient pour la réduction à zéro des marges maximales de perte de poids.

Lors des consultations, les producteurs ont fait valoir l'argument suivant, à savoir que la perte de poids est la responsabilité de l'acheteur, et qu'une fois le grain livré, les producteurs ne devraient plus assumer les coûts dus aux pertes de poids observées par les installations. Les producteurs étaient d'avis que la réduction des marges maximales de perte de poids à zéro obligerait les exploitants à aborder le problème, qui deviendrait alors un facteur de compétitivité dans les négociations visant le grain des producteurs.

La plupart des négociants, des acheteurs et des transformateurs (y compris la Western Grain Elevator Association, l'association regroupant les installations primaires et terminales canadiennes agréées) s'opposaient à la réduction des marges maximales à zéro. Ils préféraient la déréglementation ou le maintien du statu quo.

Délai de paiement de 90 jours

La CCG a consulté périodiquement les producteurs et l'industrie du grain sur les dispositions prévoyant un délai de paiement de 90 jours. La CCG a envoyé une note de service aux membres de l'industrie en juillet 1999 pour les informer des plaintes formulées à l'égard de la non-conformité aux dispositions du règlement et les inviter à transmettre leurs commentaires pour savoir si les dispositions devraient être conservées ou abrogées. Une autre note de service a été diffusée en septembre pour préciser la signification des dispositions du règlement se rapportant au paiement de 90 jours. La CCG a reçu peu de réponses; elle a donc communiqué avec tous les intervenants principaux. La réaction était variée mais généralement en faveur. La WGEA avait d'abord suggéré que les dispositions du règlement soient mises en application pour traiter des conditions particulières à l'égard de l'exposition au risque et du marché de canola. Puisque les conditions ont changé, la WGEA est en faveur de l'abrogation.

En octobre 2002, la CCG a diffusé une note de service aux intervenants de l'industrie pour leur faire part de son intention d'abroger les dispositions prévoyant un délai de paiement de 90 jours et les invitant à lui transmettre leurs commentaires. Encore une fois, la CCG a reçu peu de réponses, soit six demandant la clarification du libellé ou appuyant l'abrogation.

Housekeeping

The changes considered to be housekeeping in nature do not impose any additional regulatory obligations or costs. Accordingly, no opposition is anticipated and no consultations were conducted.

These proposed changes were pre-published on May 31, 2003 in the *Canada Gazette*, Part I, and no comments were received.

Compliance and Enforcement

The changes will have no impact on compliance and enforcement responsibilities. No new enforcement mechanisms are being implemented in respect of these changes.

Contact

Valerie Gilroy
Legal Counsel
Canadian Grain Commission
600-303 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 3G8
Telephone: (204) 983-2733
FAX: (204) 983-2751
E-mail: vgilroy@grainscanada.gc.ca

Modifications d'ordre administratif

Les modifications d'ordre administratif n'entraînent aucun coût ou exigence réglementaire supplémentaire. Ainsi, la CCG ne s'attend pas à une réaction négative et n'a pas effectué de consultation.

Les modifications proposées ont été publiées au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 31 mai 2003. Aucune observation n'a été reçue.

Respect et exécution

Les modifications n'auront aucune incidence sur les responsabilités en matière de respect et d'exécution. On ne prévoit pas de nouveau mécanisme d'exécution.

Personne-ressource

Valerie Gilroy
Conseillère juridique
Commission canadienne des grains
303, rue Main, bur. 600
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3G8
Téléphone : (204) 983-2733
TÉLÉCOPIEUR : (204) 983-2751
Courriel : [vigilroy@grainscanada.ca](mailto:vgilroy@grainscanada.ca)

Registration
SOR/2003-285 24 July, 2003

Enregistrement
DORS/2003-285 24 juillet 2003

CANADA GRAIN ACT

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

Regulations Amending the Canada Grain Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsections 16(1)^a and (2)^b of the *Canada Grain Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

En vertu des paragraphes 16(1)^a et (2)^b de la *Loi sur les grains du Canada*, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg, Manitoba, July 2, 2003

Winnipeg (Manitoba), le 2 juillet 2003

REGULATIONS AMENDING THE CANADA GRAIN REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Subsection 5(2) of the *Canada Grain Regulations*¹ is replaced by the following:

1. Le paragraphe 5(2) du *Règlement sur les grains du Canada*¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) The grade names and the specifications for grades of grain are those set out in Schedule 3.

(2) Les appellations de grade de grain et les caractéristiques correspondant aux grades sont celles indiquées à l'annexe 3.

2. Schedule III to the Regulations is renumbered as Schedule 3.

2. L'annexe III du même règlement devient l'annexe 3.

3. Table 1 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

TABLE 1

WHEAT, CANADA WESTERN RED SPRING (CWRS)

Standard of quality						Maximum Limits of			
Grade Name	Minimum Test Weight kg/hL	Variety	Minimum Hard Vitreous Kernels %	Minimum Protein %	Degree of Soundness	Foreign Material		Wheats of Other Classes or Varieties	
						Matter Other Than Cereal Grains %	Total %	Contrasting Classes %	Total %
No. 1 CWRS	75.0	Any variety of red spring wheat equal to or better than Neepawa	65.0	10.0	Reasonably well matured, reasonably free from damaged kernels	0.2	0.6	0.75	2.3
No. 2 CWRS	72.0	Any variety of red spring wheat equal to or better than Neepawa	35.0	—	Fairly well matured, may be moderately bleached or frost-damaged, reasonably free from severely damaged kernels	0.3	1.2	2.3	4.5
No. 3 CWRS	69.0	Any variety of red spring wheat equal to or better than Neepawa	—	—	May be frost-damaged, immature or weather-damaged, moderately free from severely damaged kernels	0.5	2.4	3.8	7.5

^a S.C. 1994, c. 45, s. 5

^b R.S., c. 37 (4th Suppl.), s. 5

¹ C.R.C., c. 889; SOR/2000-213

^a L.C. 1994, ch. 45, art. 5

^b L.R., ch. 37 (4^e suppl.), art. 5

¹ C.R.C., ch. 889; DORS/2000-213

3. Le tableau 1 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU 1
BLÉ ROUX DE PRINTEMPS, OUEST CANADIEN (CWRS)

Norme de qualité						Limites maximales			
Nom de grade	Poids spécifique minimum kg/hl	Variété	Pourcentage minimum de grains vitreux durs	Pourcentage minimum de protéines	Condition	Matières étrangères		Blé d'autres classes ou variétés	
						Matières autres que des céréales %	Total %	Classes contrastantes %	Total %
CWRS n° 1	75,0	Toute variété de blé roux de printemps égale ou supérieure à Neepawa	65,0	10,0	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains endommagés	0,2	0,6	0,75	2,3
CWRS n° 2	72,0	Toute variété de blé roux de printemps égale ou supérieure à Neepawa	35,0	—	Passablement bien mûri, peut être modérément délavé ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,3	1,2	2,3	4,5
CWRS n° 3	69,0	Toute variété de blé roux de printemps égale ou supérieure à Neepawa	—	—	Peut être atteint par la gelée, immature ou abîmé par les intempéries, modérément exempt de grains fortement endommagés	0,5	2,4	3,8	7,5

4. Table 6 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

TABLE 6
WHEAT, CANADA WESTERN AMBER DURUM (CWAD)

Standard of quality						Maximum Limits of			
Grade Name	Minimum Test Weight kg/hL	Variety	Minimum Hard Vitreous Kernels %	Minimum Protein %	Degree of Soundness	Foreign Material		Wheats of Other Classes or Varieties	
						Matter Other Than Cereal Grains %	Total %	Other Classes %	Total %
No. 1 CWAD	79.0	Any variety of amber durum wheat equal to or better than Hercules	80.0	9.5	Reasonably well matured, reasonably free from damaged kernels	0.2	0.5	2.0	4.0
No. 2 CWAD	77.0	Any variety of amber durum wheat equal to or better than Hercules	60.0	—	Reasonably well matured, reasonably free from severely damaged kernels	0.3	1.2	3.0	7.5
No. 3 CWAD	74.0	Any variety of amber durum wheat equal to or better than Hercules	40.0	—	Fairly well matured, may be moderately weather-damaged or frost-damaged, reasonably free from severely damaged kernels	0.5	1.5	4.3	11.0
No. 4 CWAD	71.0	Any variety of amber durum wheat equal to or better than Hercules	—	—	May be frost-damaged, immature or weather-damaged, moderately free from severely damaged kernels	0.5	3.0	10.0	49.0
No. 5 CWAD	—	Any variety of amber durum wheat	—	—	Reasonably sweet, excluded from higher grades on account of light weight or damaged kernels	1.0	10.0	49.0	—

4. Le tableau 6 de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU 6
BLÉ DUR AMBRÉ, OUEST CANADIEN (CWAD)

Norme de qualité						Limites maximales			
Nom de grade	Poids spécifique minimum kg/hl	Variété	Pourcentage minimum de grains vitreux durs	Pourcentage minimum de protéines	Condition	Matières étrangères		Blé d'autres classes ou variétés	
						Matières autres que des céréales %	Total %	Autres classes %	Total %
CWAD n° 1	79,0	Toute variété de blé dur ambré égale ou supérieure à Hercules	80,0	9,5	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains endommagés	0,2	0,5	2,0	4,0
CWAD n° 2	77,0	Toute variété de blé dur ambré égale ou supérieure à Hercules	60,0	—	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,3	1,2	3,0	7,5
CWAD n° 3	74,0	Toute variété de blé dur ambré égale ou supérieure à Hercules	40,0	—	Passablement bien mûri, peut être modérément abîmé par les intempéries ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,5	1,5	4,3	11,0
CWAD n° 4	71,0	Toute variété de blé dur ambré égale ou supérieure à Hercules	—	—	Peut être atteint par la gelée, immature ou abîmé par les intempéries, modérément exempt de grains fortement endommagés	0,5	3,0	10,0	49,0
CWAD n° 5	—	Toute variété de blé dur ambré	—	—	Odeur raisonnablement agréable, exclu des grades supérieurs en raison du poids léger ou de grains endommagés	1,0	10,0	49,0	—

5. Tables 24 and 25 of Schedule 3 to the French version of the Regulations are replaced by the following:

TABLEAU 24
POIS AUTRES QUE POIS VERTS, CANADA (CAN)

Norme de qualité					Limites maximales					
Nom de grade	Couleur	Pois d'autres couleurs %	Matières étrangères %	Téguments fendillés, y compris les pois fendus %	Dommages					
					Ratatinés %	Fendus %	Chauffés %	Abîmés par les insectes %	Autres dommages %	Total %
Canada n° 1	Bonne couleur naturelle	1,0	Trace	5,0	3,0	1,0	—	1,0	3,0	3,0
Canada n° 2	Couleur passable	2,0	0,5	9,5	5,0	2,5	0,05	1,5	5,0	5,0
Extra Canada n° 3	Couleur passable	2,0	0,5	13,0	5,0	5,0	0,05	1,5	5,0	8,5
Canada n° 3	Couleur atypique	3,0	1,0	15,0	7,0	5,0	0,2	4,0	10,0	10,0

Note : La variété ou la couleur est ajoutée au nom de grade.

TABLEAU 25
POIS VERTS, CANADA (CAN)

Norme de qualité		Limites maximales										
		Autres classes et délavés					Dommages					
Nom de grade	Couleur	Autres classes %	Délavés %	Total %	Matières étrangères %	Téguments fendillés, y compris les pois fendus %	Chauffés %	Abîmés par les insectes %	Autres dommages %	Ratatinés %	Fendus %	Total %
Canada n° 1	Bonne couleur naturelle	0,5	2,0	2,0	0,1	5,0	—	0,3	2,0	2,0	0,5	3,0
Canada n° 2	Couleur passable	1,0	3,0	3,8	0,2	8,0	0,1	0,8	4,0	4,0	1,0	5,0
Canada n° 3	Couleur atypique	2,0	5,0	6,5	0,5	13,0	0,5	2,5	10,0	8,0	5,0	12,0

Note : La variété ou la couleur est ajoutée au nom de grade.

5. Les tableaux 24 et 25 de l'annexe 3 de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

TABLEAU 24
POIS AUTRES QUE POIS VERTS, CANADA (CAN)

Norme de qualité		Limites maximales								
		Dommages								
Nom de grade	Couleur	Pois d'autres couleurs %	Matières étrangères %	Téguments fendillés, y compris les pois fendus %	Ratatinés %	Fendus %	Chauffés %	Abîmés par les insectes %	Autres dommages %	Total %
Canada n° 1	Bonne couleur naturelle	1,0	Trace	5,0	3,0	1,0	—	1,0	3,0	3,0
Canada n° 2	Couleur passable	2,0	0,5	9,5	5,0	2,5	0,05	1,5	5,0	5,0
Extra Canada n° 3	Couleur passable	2,0	0,5	13,0	5,0	5,0	0,05	1,5	5,0	8,5
Canada n° 3	Couleur atypique	3,0	1,0	15,0	7,0	5,0	0,2	4,0	10,0	10,0

Note : La variété ou la couleur est ajoutée au nom de grade.

TABLEAU 25
POIS VERTS, CANADA (CAN)

Norme de qualité		Limites maximales										
		Autres classes et délavés					Dommages					
Nom de grade	Couleur	Autres classes %	Délavés %	Total %	Matières étrangères %	Téguments fendillés, y compris les pois fendus %	Chauffés %	Abîmés par les insectes %	Autres dommages %	Ratatinés %	Fendus %	Total %
Canada n° 1	Bonne couleur naturelle	0,5	2,0	2,0	0,1	5,0	—	0,3	2,0	2,0	0,5	3,0
Canada n° 2	Couleur passable	1,0	3,0	3,8	0,2	8,0	0,1	0,8	4,0	4,0	1,0	5,0
Canada n° 3	Couleur atypique	2,0	5,0	6,5	0,5	13,0	0,5	2,5	10,0	8,0	5,0	12,0

Note : La variété ou la couleur est ajoutée au nom de grade.

6. Tables 31 and 32 of Schedule 3 to the Regulations are replaced by the following:

TABLE 31
BEANS, CANADA CRANBERRY, BLACKEYE OR YELLOWEYE (CAN)

Grade Name	Standard of Quality	Maximum Limits of					
		Other Classes That Blend %	Foreign material		Contrasting Classes %	Total Damage, Foreign Material and Contrasting Classes %	Total Damage Including Splits, Foreign Material and Contrasting Classes %
Stones, Shale or Similar Material %	Total %						
Extra No. 1 Canada	Uniform size, good natural colour	1.0	—	0.05	1.0	1.0	1.0
No. 1 Canada	Reasonably good colour	3.0	0.05	0.1	1.5	1.5	3.5
No. 1 Canada Select	Fairly good colour	3.0	0.05	0.1	1.5	1.5	3.5
No. 2 Canada	Fairly good colour	5.0	0.1	0.2	3.0	3.0	5.5
No. 3 Canada	Fairly good colour	10.0	0.2	0.5	5.0	5.0	7.5
No. 4 Canada	Off-colour	15.0	0.5	1.0	8.5	8.5	10.0

Note: The class name is added to the grade name.

TABLE 32
BEANS, CANADA, OTHER THAN CRANBERRY, BLACKEYE, YELLOWEYE OR PEA BEANS (CAN)

Grade Name	Standard of Quality	Maximum Limits of					
		Other Classes That Blend %	Foreign material		Contrasting Classes %	Total Damage, Foreign Material and Contrasting Classes %	Total Damage Including Splits, Foreign Material and Contrasting Classes %
Stones, Shale or Similar Material %	Total %						
Extra No. 1 Canada	Uniform size, good natural colour	1.0	—	0.05	1.0	1.0	1.0
No. 1 Canada	Reasonably good colour	3.0	0.05	0.1	1.5	1.5	2.0
No. 1 Canada Select	Fairly good colour	3.0	0.05	0.1	1.5	1.5	3.5
No. 2 Canada	Fairly good colour	5.0	0.1	0.2	3.0	3.0	4.0
No. 3 Canada	Fairly good colour	10.0	0.2	0.5	5.0	5.0	6.0
No. 4 Canada	Off-colour	15.0	0.5	1.0	8.5	8.5	10.0

Note : The class name is added to the grade name.

6. Les tableaux 31 et 32 de l'annexe 3 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

TABLEAU 31
HARICOTS — CANNEBERGES OU DOLIQUES À OEIL NOIR OU À OEIL JAUNE, CANADA (CAN)

Nom de grade	Norme de qualité	Limites maximales					
		Autres classes propres au mélange %	Matières étrangères		Classes contrastantes %	Total des dommages, matières étrangères et classes contrastantes %	Total des dommages, y compris haricots fendus, matières étrangères et classes contrastantes %
Pierres, schiste ou matières analogues %	Total %						
Extra Canada n° 1	Grosseur uniforme, bonne couleur naturelle	1,0	—	0,05	1,0	1,0	1,0
Canada n° 1	Couleur raisonnablement bonne	3,0	0,05	0,1	1,5	1,5	3,5
Spécial Canada n° 1	Couleur passablement bonne	3,0	0,05	0,1	1,5	1,5	3,5
Canada n° 2	Couleur passablement bonne	5,0	0,1	0,2	3,0	3,0	5,5
Canada n° 3	Couleur passablement bonne	10,0	0,2	0,5	5,0	5,0	7,5
Canada n° 4	Couleur atypique	15,0	0,5	1,0	8,5	8,5	10,0

Note : Le nom de la classe est ajouté au nom de grade.

TABLEAU 32

HARICOTS AUTRES QUE CANNEBERGES, DOLIQUES À OEIL NOIR OU À OEIL JAUNE OU HARICOTS ROUNDS BLANCS, CANADA (CAN)

Nom de grade	Norme de qualité	Limites maximales					
		Autres classes propres au mélange %	Matières étrangères		Classes contrastantes %	Total des dommages, matières étrangères et classes contrastantes %	Total des dommages, y compris haricots fendus, matières étrangères et classes contrastantes %
Pierres, schiste ou matières analogues %	Total %						
Extra Canada n° 1	Grosseur uniforme, bonne couleur naturelle	1,0	—	0,05	1,0	1,0	1,0
Canada n° 1	Couleur raisonnablement bonne	3,0	0,05	0,1	1,5	1,5	2,0
Spécial Canada n° 1	Couleur passablement bonne	3,0	0,05	0,1	1,5	1,5	3,5
Canada n° 2	Couleur passablement bonne	5,0	0,1	0,2	3,0	3,0	4,0
Canada n° 3	Couleur passablement bonne	10,0	0,2	0,5	5,0	5,0	6,0
Canada n° 4	Couleur atypique	15,0	0,5	1,0	8,5	8,5	10,0

Note : Le nom de la classe est ajouté au nom de grade.

7. Table 36 of Schedule 3 to the French version of the Regulations is replaced by the following:

TABLEAU 36

LENTILLES ROUGES, CANADA (CAN)

Nom de grade	Norme de qualité	Condition	Limites maximales						
			Classes contrastantes %	Dommages			Matières étrangères		
Chauffées %	Pelées, fendues et cassées %	Autres dommages %		Total %	Pierres %	Total %			
Canada n° 1 rouge	Grosseur uniforme, bonne couleur naturelle		0,2	0,2	2,0	1,0	2,0	0,1	0,2
Canada n° 2 rouge	Grosseur uniforme, couleur naturelle raisonnablement bonne		0,5	0,5	3,5	2,0	3,5	0,2	0,5
Extra Canada n° 3 rouge	Grosseur uniforme, couleur passable		2,0	0,5	5,0	5,0	5,0	0,2	0,5
Canada n° 3 rouge	Couleur médiocre		3,0	1,0	10,0	10,0	10,0	0,2	1,0

7. Le tableau 36 de l'annexe 3 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU 36

LENTILLES ROUGES, CANADA (CAN)

Nom de grade	Norme de qualité	Condition	Limites maximales						
			Classes contrastantes %	Dommages			Matières étrangères		
Chauffées %	Pelées, fendues et cassées %	Autres dommages %		Total %	Pierres %	Total %			
Canada n° 1 rouge	Grosseur uniforme, bonne couleur naturelle		0,2	0,2	2,0	1,0	2,0	0,1	0,2
Canada n° 2 rouge	Grosseur uniforme, couleur naturelle raisonnablement bonne		0,5	0,5	3,5	2,0	3,5	0,2	0,5
Extra Canada n° 3 rouge	Grosseur uniforme, couleur passable		2,0	0,5	5,0	5,0	5,0	0,2	0,5
Canada n° 3 rouge	Couleur médiocre		3,0	1,0	10,0	10,0	10,0	0,2	1,0

8. Table 55 of Schedule 3 to the French version of the Regulations is replaced by the following:

TABLEAU 55
BLÉ DUR AMBRÉ, EST CANADIEN (CEAD)

Norme de qualité					Limites maximales			
Nom de grade	Poids spécifique minimum kg/hl	Variété	Pourcentage minimum de grains vitreux durs	Condition	Matières étrangères		Blé d'autres classes ou variétés	
					Matières autres que des céréales %	Total %	Autres classes %	Total %
CEAD n° 1	79,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	80,0	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains endommagés	0,2	0,5	2,0	5,0
CEAD n° 2	77,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	60,0	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,3	1,5	3,5	10,0
CEAD n° 3	74,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	40,0	Passablement bien mûri, peut être modérément abîmé par les intempéries ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,5	2,0	5,0	15,0
Blé dur fourrager, EC	—	Toute variété de blé dur ambré	—	Odeur raisonnablement agréable, exclu des grades supérieurs en raison du poids léger ou de grains endommagés	1,0	10,0	49,0	—

8. Le tableau 55 de l'annexe 3 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

TABLEAU 55
BLÉ DUR AMBRÉ, EST CANADIEN (CEAD)

Norme de qualité					Limites maximales			
Nom de grade	Poids spécifique minimum kg/hl	Variété	Pourcentage minimum de grains vitreux durs	Condition	Matières étrangères		Blé d'autres classes ou variétés	
					Matières autres que des céréales %	Total %	Autres classes %	Total %
CEAD n° 1	79,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	80,0	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains endommagés	0,2	0,5	2,0	5,0
CEAD n° 2	77,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	60,0	Raisonnement bien mûri, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,3	1,5	3,5	10,0
CEAD n° 3	74,0	Toute variété de blé dur ambré égale à Hercules	40,0	Passablement bien mûri, peut être modérément abîmé par les intempéries ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés	0,5	2,0	5,0	15,0
Blé dur fourrager, EC	—	Toute variété de blé dur ambré	—	Odeur raisonnablement agréable, exclu des grades supérieurs en raison du poids léger ou de grains endommagés	1,0	10,0	49,0	—

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. These Regulations come into force on August 1, 2003.

9. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} août 2003.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Regulations.)*

Change to Subsection 5(2)

Subsection 5(2) of the *Canada Grain Regulations* is amended by replacing the reference in it to Schedule III with a reference to Schedule 3, as a consequence of the change from Roman numerals to Arabic numerals in the numbering of the schedules to the Regulations.

Changes to Schedule 3 Tables — Grades of grain

The revisions to the grain grading tables that are described below are mainly of a housekeeping nature. The only amendments made to grade specifications are in Tables 1 and 6, which are explained below. The amendments to Tables 24, 25, 36 and 55 were recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Schedule 3 Heading

The heading “SCHEDULE III” is renumbered “SCHEDULE 3” to be consistent with the numbering of the other schedules to the Regulations.

Table 1 — English and French

The tolerances are changed to the following:

Grade Name	Foreign Material	
	Total %	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWRS	0.75	0.6
No. 2 CWRS	1.5	1.2
No. 3 CWRS	3.5	2.4

Grade Name	Wheats of other classes or varieties	
	Contrasting Classes %	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWRS	1.0	0.75
No. 2 CWRS	3.0	2.3
No. 3 CWRS	5.0	3.8

Grade Name	Wheats of other classes or varieties	
	Total %	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWRS	3.0	2.3
No. 2 CWRS	6.0	4.5
No. 3 CWRS	10.0	7.5

These changes are made following discussions with members of the Grain Standards Committees.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du règlement.)*

Modification du paragraphe 5(2)

Le paragraphe 5(2) du *Règlement sur les grains du Canada* est modifié par le remplacement du renvoi à l'annexe III par un renvoi à l'annexe 3. Il s'agit d'une modification connexe à la renumérotation en chiffres arabes plutôt que romains des annexes du règlement.

Modifications aux tableaux de l'annexe 3 — Grades des grains

Les modifications aux tableaux du classement des grains décrites ci-après sont principalement de régie interne. Les seules modifications apportées aux caractéristiques des grades figurent aux tableaux 1 et 6 et sont décrites ci-dessous. Les modifications aux tableaux 24, 25, 36 et 55 ont été apportées par suite des commentaires reçus du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

Titre de l'annexe 3

Le titre de l'ANNEXE III est remplacé par « ANNEXE 3 » par souci de conformité à la numérotation des autres annexes du règlement.

Tableau 1 — versions française et anglaise

Les tolérances sont modifiées de la façon suivante :

Nom de grade	Matières étrangères	
	Total %	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWRS n° 1	0,75	0,6
CWRS n° 2	1,5	1,2
CWRS n° 3	3,5	2,4

Nom de grade	Blé d'autres classes ou variétés	
	Classes contrastantes %	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWRS n° 1	1,0	0,75
CWRS n° 2	3,0	2,3
CWRS n° 3	5,0	3,8

Nom de grade	Blé d'autres classes ou variétés	
	Total %	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWRS n° 1	3,0	2,3
CWRS n° 2	6,0	4,5
CWRS n° 3	10,0	7,5

Ces modifications font suite à des discussions avec des membres des comités de normalisation des grains.

Table 6 — English and French

The tolerances are changed to the following:

Grade Name	Foreign Material	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWAD	0.5	No change
No. 2 CWAD	1.5	1.2
No. 3 CWAD	2.0	1.5
No. 4 CWAD	3.0	No change
No. 5 CWAD	10.0	No change

Grade Name	Foreign Material Other Classes	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWAD	2.0	No change
No. 2 CWAD	3.5	3.0
No. 3 CWAD	5.0	4.3
No. 4 CWAD	10.0	No change
No. 5 CWAD	49.0	No change

Grade Name	Wheats of other classes or varieties	
	Current	Effective August 1, 2003
No. 1 CWAD	5.0	4.0
No. 2 CWAD	10.0	7.5
No. 3 CWAD	15.0	11.0
No. 4 CWAD	49.0	No change
No. 5 CWAD	—	No change

These changes are made following discussions with members of the Grain Standards Committees.

Table 24 — French only

The column heading “Racornis” is changed to “Ratatinés” to ensure consistency in terminology.

Table 25 — French only

The column heading “Ridés” is changed to “Ratatinés” to ensure consistency in terminology.

Tables 31 and 32 — English and French

The standard of quality for grade No. 2 Canada is changed to “Fairly good colour”. This decision was made following discussions with members of the Grain Standards Committees. The “Note” under Table 32 is changed to the following to be consistent with the Official Grain Grading Guide: “Note: The class name is added to the grade name.”

Tableau 6 — versions française et anglaise

Les tolérances sont modifiées de la façon suivante :

Nom de grade	Matières étrangères	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWAD n° 1	0,5	Aucun changement
CWAD n° 2	1,5	1,2
CWAD n° 3	2,0	1,5
CWAD n° 4	3,0	Aucun changement
CWAD n° 5	10,0	Aucun changement

Nom de grade	Blé d'autres classes ou variétés	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWAD n° 1	2,0	Aucun changement
CWAD n° 2	3,5	3,0
CWAD n° 3	5,0	4,3
CWAD n° 4	10,0	Aucun changement
CWAD n° 5	49,0	Aucun changement

Nom de grade	Blé d'autres classes ou variétés	
	Actuel	En vigueur le 1 ^{er} août 2003
CWAD n° 1	5,0	4,0
CWAD n° 2	10,0	7,5
CWAD n° 3	15,0	11,0
CWAD n° 4	49,0	Aucun changement
CWAD n° 5	—	Aucun changement

Ces modifications font suite à des discussions avec des membres des comités de normalisation des grains.

Tableau 24 — version française seulement

Le titre de colonne « Racornis » est remplacé par « Ratatinés » par souci d'uniformité terminologique.

Tableau 25 — version française seulement

Le titre de colonne « Ridés » est remplacé par « Ratatinés » par souci d'uniformité terminologique.

Tableaux 31 et 32 — versions française et anglaise

La norme de qualité pour le grade de haricot Canada n° 2 est remplacée par « Couleur passablement bonne ». Cette décision a été prise à la suite de discussions avec des membres des comités de normalisation des grains. La note figurant sous le tableau 32 est remplacée par « Note : Le nom de la classe est ajouté au nom de grade. » par souci de conformité au Guide officiel du classement des grains.

Table 36 — French only

The grade names are changed to the following to be consistent with the English version:

“Canada n° 1 rouge
Canada n° 2 rouge
Extra Canada n° 3 rouge
Canada n° 3 rouge”

Table 55 — French only

The “Condition” for CEAD n° 3 is changed to the following to be consistent with the English version:

“Passablement bien mûri, peut être modérément abîmé par les intempéries ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés”.

Tableau 36 — version française seulement

Les noms de grade sont remplacés par ce qui suit par souci de conformité à la version anglaise :

« Canada n° 1 rouge
Canada n° 2 rouge
Extra Canada n° 3 rouge
Canada n° 3 rouge »

Tableau 55 — version française seulement

La condition pour le blé CEAD n° 3 est remplacée par ce qui suit par souci de conformité à la version anglaise :

« Passablement bien mûri, peut être modérément abîmé par les intempéries ou atteint par la gelée, raisonnablement exempt de grains fortement endommagés ».

Registration
SOR/2003-286 25 July, 2003

PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION ACT
FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Portions of the Department of Health Divestiture Regulations

T.B. 830526 23 July, 2003

The Treasury Board, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to paragraph 42.1(1)(u)^a and subsection 42.1(2)^a of the *Public Service Superannuation Act* and paragraph 7(2)(a) of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Portions of the Department of Health Divestiture Regulations*.

PORTIONS OF THE DEPARTMENT OF HEALTH DIVESTITURE REGULATIONS

DEFINITIONS

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Public Service Superannuation Act*. (*Loi*)

“new employer” means a person or body who, by reason of an agreement with Her Majesty in right of Canada, carries out the activities that were formerly carried out by a portion of the Department of Health. (*nouvel employeur*)

APPLICATION

2. (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations apply to a person who, by reason of an agreement between Her Majesty in right of Canada and a new employer, ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer.

(2) These Regulations do not apply to a person who subsequently becomes re employed by the new employer.

(3) Sections 4 to 9 do not apply to a person who has received a return of contributions pursuant to subsection 3(3) or has exercised an option in accordance with subsection 3(4).

APPLICABLE PROVISIONS

3. (1) Sections 12 to 13.01 of the Act only apply to a person on and after the date on which that person ceases to be employed by the new employer.

(2) A person, other than a person who exercises an option in accordance with subsection (4), is deemed, for the purposes of the application of section 13.01 of the Act, to be employed by a new employer as that term is defined in subsection 83(1) of the *Public Service Superannuation Regulations*.

(3) Despite subsection (1), if on or after September 1, 2002 a person would be entitled, were it not for these Regulations, to a return of contributions under subsection 12(3) of the Act, he or she may request, in writing, the payment of that entitlement within one year after the date on which the person ceases to be

^a S.C. 1992, c. 46, s. 22

Enregistrement
DORS/2003-286 25 juillet 2003

LOI SUR LA PENSION DE LA FONCTION PUBLIQUE
LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Règlement sur la cession de secteurs du ministère de la Santé

C.T. 830526 23 juillet 2003

Sur recommandation de la présidente du Conseil du Trésor et en vertu de l’alinéa 42.1(1)(u)^a et du paragraphe 42.1(2)^a de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et de l’alinéa 7(2)(a) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor prend le *Règlement sur la cession de secteurs du ministère de la Santé*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA CESSION DE SECTEURS DU MINISTÈRE DE LA SANTÉ

DÉFINITIONS

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

« Loi » La *Loi sur la pension de la fonction publique*. (*Act*)

« nouvel employeur » Personne ou organisme qui, par suite d’une entente avec Sa Majesté du chef du Canada, exerce les activités qui étaient auparavant exercées par un secteur du ministère de la Santé. (*new employer*)

APPLICATION

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement s’applique à toute personne qui, par suite d’une entente entre Sa Majesté du chef du Canada et le nouvel employeur, cesse d’être employée dans la fonction publique pour devenir employée de ce dernier.

(2) Le présent règlement ne s’applique pas à la personne qui est ultérieurement réembauchée par le nouvel employeur.

(3) Les articles 4 à 9 ne s’appliquent pas à la personne qui a reçu un remboursement de contributions en application du paragraphe 3(3) ou qui a exercé un choix aux termes du paragraphe 3(4).

DISPOSITIONS APPLICABLES

3. (1) Les articles 12 à 13.01 de la Loi ne s’appliquent à la personne visée qu’à compter de la date à laquelle elle cesse d’être employée par le nouvel employeur.

(2) Pour l’application de l’article 13.01 de la Loi, la personne qui n’exerce pas un choix conformément au paragraphe (4) est réputée être employée par un nouvel employeur au sens du paragraphe 83(1) du *Règlement sur la pension de la fonction publique*.

(3) Malgré le paragraphe (1), la personne qui, le 1^{er} septembre 2002 ou après cette date, aurait le droit, en l’absence du présent règlement, à un remboursement de contributions aux termes du paragraphe 12(3) de la Loi peut demander, par écrit, le paiement de ce montant au plus tard à l’expiration du délai d’un an

^a L.C. 1992, ch. 46, art. 22

employed in the Public Service and becomes employed by the new employer.

(4) Despite subsection (1), if on or after September 1, 2002 a person would be entitled, were it not for these Regulations, to exercise an option under section 13.01 of the Act, he or she may exercise that option within one year after the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer.

SURVIVOR AND CHILDREN

4. For the purposes of subsection 12(8) of the Act, the survivor and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to a death benefit equal to a return of contributions.

5. For the purposes of subsection 13(3) of the Act, the survivor and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to the allowances described in paragraphs 12(4)(a) and (b) of the Act, subject to the limitations set out in subsections 12(4) and (5) of the Act.

6. For the purposes of subsection 26(2) of the Act, a child who was born to or adopted by a person or became the stepchild of the person during the period that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which that person ceases to be employed by the new employer is entitled to an allowance under Part I of the Act.

ADAPTATION OF SUBSECTION 10(5) OF THE ACT

7. For the purposes of subsection 10(5) of the Act, the one year period referred to in paragraph 10(5)(a) of the Act begins on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

ADAPTATION OF SECTIONS 12 TO 13.01 OF THE ACT

8. For the purposes of sections 12 to 13.01 of the Act, pensionable service includes the period of service with the new employer that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

9. For the purposes of sections 12 and 13 of the Act, the age of a person when the person ceases to be employed in the Public Service is the age of the person on the day on which that person ceases to be employed by the new employer.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations are deemed to have come into force on September 1, 2002.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Divestiture regulations are required under the *Public Service Superannuation Act* to define the availability of pension benefits as of September 1, 2002 for employees of the Department of Health who transfer to a new employer on or after that date.

suyant la date où elle cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur.

(4) Malgré le paragraphe (1), la personne qui, le 1^{er} septembre 2002 ou après cette date, aurait le droit, en l'absence du présent règlement, d'exercer un choix en vertu de l'article 13.01 de la Loi, peut exercer ce choix au plus tard à l'expiration du délai d'un an suivant la date où elle cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur.

SURVIVANT ET ENFANTS

4. Pour l'application du paragraphe 12(8) de la Loi, le survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée par le nouvel employeur ont droit à un remboursement de contributions à titre de prestation consécutive au décès.

5. Pour l'application du paragraphe 13(3) de la Loi, le survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée par le nouvel employeur ont droit aux allocations prévues aux alinéas 12(4)a) et b) de la Loi, sous réserve des restrictions indiquées aux paragraphes 12(4) et (5) de la Loi.

6. Pour l'application du paragraphe 26(2) de la Loi, a droit à une allocation prévue à la partie I de la Loi l'enfant qui est né de la personne visée, qui a été adopté par elle ou qui en est devenu le beau-fils ou la belle-fille au cours de la période commençant à la date à laquelle elle cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date à laquelle elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DU PARAGRAPHE 10(5) DE LA LOI

7. Pour l'application du paragraphe 10(5) de la Loi, le délai d'un an prévu à l'alinéa a) de ce paragraphe commence à courir à la date où la personne visée cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DES ARTICLES 12 À 13.01 DE LA LOI

8. Pour l'application des articles 12 à 13.01 de la Loi, la période de service ouvrant droit à pension comprend la période de service auprès du nouvel employeur commençant à la date où la personne visée cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

9. Pour l'application des articles 12 et 13 de la Loi, l'âge de la personne qui cesse d'être employée dans la fonction publique est l'âge qu'elle a le jour où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement est réputé être entré en vigueur le 1^{er} septembre 2002.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Un règlement sur la cession doit être pris en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique* afin de définir la disponibilité des prestations de pension à compter du 1^{er} septembre 2002 à l'égard des employés du ministère de la Santé transférés au nouvel employeur le ou après ladite date.

The regulations provide that eligible individuals can access a lump sum benefit such as a return of contributions or a transfer value on ceasing to be employed in the Public Service. Individuals who do not exercise an option for a lump sum benefit will retain the protection of their pension accruals under the *Public Service Superannuation Act*, as of the date they cease to be employed in the Public Service and their service with the new employer will count for benefit eligibility purposes under that Act.

Alternatives

The provisions of the pension arrangements for public service employees are specified in statute or regulations; therefore there is no alternative to the regulatory route.

Benefits and Costs

The application of these Regulations is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the Regulations and would have a positive effect on affected plan members.

Consultation

There have been consultations on the pension arrangements for divestiture situations with the President of the Treasury Board's Advisory Committee on the *Public Service Superannuation Act* and the Department of Health.

These Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 24, 2003. No comments were received.

Compliance and Enforcement

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, reports to Parliament and responses to enquiries received from Members of Parliament, affected plan members and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Director
Pensions Legislation Development Group
Pensions and Benefits Sector
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
Telephone: (613) 952-3119

Le règlement prévoit que les personnes admissibles peuvent toucher un montant forfaitaire, par exemple le remboursement des cotisations ou une valeur de transfert, lorsqu'elles quittent leur emploi dans la fonction publique. Les personnes qui n'exercent pas cette option conserveront la protection de leurs crédits de pension accumulés en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique* à compter de la date de leur cessation d'emploi de la fonction publique et leur service chez le nouvel employeur entrera en ligne de compte aux fins de l'admissibilité aux prestations en vertu de ladite loi.

Solutions envisagées

Les dispositions des régimes de pension des employés de la fonction publique sont prévues par une loi ou un règlement; la seule option consiste donc à adopter un règlement.

Avantages et coûts

Ce règlement ne s'applique qu'aux particuliers visés dont la situation est décrite dans le règlement. L'application de ce règlement aura un impact positif sur les participants visés.

Consultations

On a consulté, au sujet des arrangements de pension pour les cas de cession, le Comité consultatif du président du Conseil du Trésor chargé de l'application de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et le ministère de la Santé.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 24 mai 2003. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

Les structures d'observation législatives, réglementaires et administratives courantes s'appliqueront, y compris en matière de vérification interne, de rapports au Parlement et de réponses aux questions des parlementaires, des participants visés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice
Groupe du développement de la législation sur les pensions
Le secteur des pensions et des avantages sociaux
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
Téléphone : (613) 952-3119

Registration
SOR/2003-287 31 July, 2003

CANADIAN WHEAT BOARD ACT

Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations

P.C. 2003-1156 31 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Works and Government Services, pursuant to subparagraph 32(1)(b)(i)^a, subsection 47(2)^b and section 61 of the *Canadian Wheat Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADIAN WHEAT BOARD REGULATIONS**

AMENDMENT

1. Subsections 26(1) to (4) of the *Canadian Wheat Board Regulations*¹ are replaced by the following:

26. (1) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of wheat known as No. 1 Canada Western Red Spring (12.5% protein content) is

- (a) \$130 for straight wheat;
- (b) \$122 for tough wheat;
- (c) \$114.50 for damp wheat;
- (d) \$122 for straight wheat, rejected on account of stones;
- (e) \$114 for tough wheat, rejected on account of stones; and
- (f) \$106.50 for damp wheat, rejected on account of stones.

(2) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of wheat known as No. 1 Canada Western Amber Durum (12.5% protein content) is

- (a) \$130 for straight wheat;
- (b) \$122 for tough wheat;
- (c) \$114.50 for damp wheat;
- (d) \$122 for straight wheat, rejected on account of stones;
- (e) \$114 for tough wheat, rejected on account of stones; and
- (f) \$106.50 for damp wheat, rejected on account of stones.

(3) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of barley known as No. 1 Canada Western is

- (a) \$80 for straight barley;
- (b) \$73 for tough barley;
- (c) \$66.50 for damp barley;
- (d) \$75 for straight barley, rejected on account of stones;
- (e) \$68 for tough barley, rejected on account of stones; and

Enregistrement
DORS/2003-287 31 juillet 2003

LOI SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé

C.P. 2003-1156 31 juillet 2003

Sur recommandation du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux et en vertu du sous-alinéa 32(1)(b)(i)^a, du paragraphe 47(2)^b et de l'article 61 de la *Loi sur la Commission canadienne du blé*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
SUR LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ**

MODIFICATION

1. Les paragraphes 26(1) à (4) du *Règlement sur la Commission canadienne du blé*¹ sont remplacés par ce qui suit :

26. (1) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)(b) de la Loi, de payer aux producteurs pour le blé du grade de base Blé roux de printemps n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %) est la suivante :

- a) 130 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 122 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 114,50 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 122 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 114 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 106,50 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(2) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)(b) de la Loi, de payer aux producteurs pour le blé du grade de base Blé dur ambré n° 1 de l'Ouest canadien (teneur en protéines de 12,5 %) est la suivante :

- a) 130 \$ s'il est à l'état sec;
- b) 122 \$ s'il est à l'état gourd;
- c) 114,50 \$ s'il est à l'état humide;
- d) 122 \$ s'il est à l'état sec, rejeté en raison de pierres;
- e) 114 \$ s'il est à l'état gourd, rejeté en raison de pierres;
- f) 106,50 \$ s'il est à l'état humide, rejeté en raison de pierres.

(3) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)(b) de la Loi, de payer aux producteurs pour l'orge du grade de base n° 1 de l'Ouest canadien est la suivante :

- a) 80 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 73 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 66,50 \$ si elle est à l'état humide;
- d) 75 \$ si elle est à l'état sec, rejetée en raison de pierres;
- e) 68 \$ si elle est à l'état gourd, rejetée en raison de pierres;

^a S.C. 1995, c. 31, s. 2(1)

^b S.C. 1995, c. 31, s. 4

¹ C.R.C., c. 397

^a L.C. 1995, ch. 31, par. 2(1)

^b L.C. 1995, ch. 31, art. 4

¹ C.R.C., ch. 397

(f) \$61.50 for damp barley, rejected on account of stones.

(4) The sum certain that the Corporation is required to pay producers on a per tonne basis under paragraph 32(1)(b) of the Act in respect of the base grade of barley known as Special Select Canada Western Two-Row selected and accepted for use as pot barley or in malting or pearling is

- (a) \$142 for straight barley;
- (b) \$135 for tough barley; and
- (c) \$128.50 for damp barley.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on August 1, 2003.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 26 of the *Canadian Wheat Board Regulations* establishes initial payments for the Canadian Wheat Board (CWB) pool accounts. These payments are paid to producers upon delivery of grains into the elevator system over the course of a pool period. The amendment establishes initial payments for the 2003-2004 pool period, with a comparison to those set a year earlier, for the base grades of wheat (a decrease of \$19 per metric tonne), of amber durum wheat (a decrease of \$45 per metric tonne), of barley (a decrease of \$25 per tonne) and of designated barley (a decrease of \$5 per metric tonne), effective August 1, 2003.

Alternatives

Alternatives considered were to retain the existing initial payment levels. Initial payments are announced to reflect to producers the market conditions in which their crops must compete. These conditions are based upon current and forecast supply/demand relationships for grains both domestically and internationally and which can change very rapidly as markets react to a multitude of market factors. Currently, world production of wheat is forecast to decrease modestly, while coarse grain production is forecast to increase significantly from the 2002-2003 levels. However, higher production of wheat and coarse grains in the major grain exporters is expected to result in lower world prices in 2003-2004 in comparison to 2002-2003. In addition, the expected strengthening of the Canadian dollar vis-à-vis the US dollar in 2003-2004, compared to 2002-2003, will result in lower prices in Canadian dollar terms, *ceteris paribus*.

Benefits and Costs

The initial payments established by these Regulations indicate the returns anticipated from the market, as of early July, and thus transmit appropriate market signals to producers. This allows both large and small producers to make their marketing decisions more efficiently based upon anticipated returns to their individual farms.

f) 61,50 \$ si elle est à l'état humide, rejetée en raison de pierres.

(4) La somme déterminée par tonne métrique que la Commission est tenue, aux termes de l'alinéa 32(1)(b) de la Loi, de payer aux producteurs pour l'orge du grade de base Extra spéciale à deux rangs de l'Ouest canadien choisie et acceptée pour en faire du malt d'orge ou de l'orge mondé ou perlé est la suivante :

- a) 142 \$ si elle est à l'état sec;
- b) 135 \$ si elle est à l'état gourd;
- c) 128,50 \$ si elle est à l'état humide.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} août 2003.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'article 26 du *Règlement sur la Commission canadienne du blé* établit les acomptes à la livraison pour les comptes de mise en commun de la Commission canadienne du blé (CCB). Ces acomptes sont versés aux producteurs quand ils livrent des grains au réseau des silos-élévateurs au cours d'une période de mise en commun donnée. La présente modification établit les acomptes de la période de mise en commun de 2003-2004 par rapport aux acomptes établis l'année précédente pour les grades de base du blé (une baisse de 19 \$ par tonne métrique), du blé dur ambré (une baisse de 45 \$ par tonne métrique), de l'orge (une baisse de 25 \$ par tonne métrique) et de l'orge désignée (une baisse de 5 \$ par tonne métrique), à compter du 1^{er} août 2003.

Solutions envisagées

Une des solutions de rechange envisagées était de maintenir tel quel le niveau des acomptes. On annonce les acomptes à la livraison afin d'indiquer aux producteurs quelle sera la conjoncture du marché dans laquelle devra rivaliser leur produit. Cette conjoncture repose sur le jeu actuel et les prévisions de l'offre et de la demande de céréales sur les marchés tant à l'échelle nationale qu'internationale, qui peuvent changer très rapidement en fonction d'une multitude de facteurs commerciaux. À l'heure actuelle, on prévoit que la production mondiale de blé baissera légèrement, tandis que la production mondiale de céréales secondaires augmentera de façon considérable par rapport aux niveaux de 2002-2003. Toutefois, la hausse de la production de blé et de céréales secondaires des principaux exportateurs de céréales devrait faire baisser les prix mondiaux en 2003-2004 par rapport à 2002-2003. De plus, on s'attend à ce que la devise canadienne soit plus forte face au dollar américain en 2003-2004, comparativement à 2002-2003, ce qui fera baisser les prix en dollars canadiens, toutes choses étant égales.

Avantages et coûts

Les acomptes à la livraison établis par le présent règlement indiquent les recettes que l'on prévoit tirer du marché au début de juillet et transmettent donc aux producteurs les signaux de marché appropriés. Cela permet aux producteurs, petits et gros, de prendre de meilleures décisions au sujet de leurs semis d'après les recettes qu'ils prévoient tirer de leur propre exploitation.

The lower initial payments will result in lower returns to producers on a per tonne basis. Government policy has been to avoid using initial payments as a means to providing farm income support. The lower initial payments will transmit to producers the appropriate market information. However, initial payments can be increased during the pool period, depending on international market prices and conditions. There is no environmental impact of this amendment.

Consultation

This amendment has been discussed with the CWB and with the Department of Finance.

Compliance and Enforcement

There is no compliance and enforcement mechanism. This Regulation governs payments made to grain producers for deliveries made under the *Canadian Wheat Board Regulations* governing delivery permits and quota acres.

Contact

Craig Fulton
Senior Commodity Officer
Grains and Oilseeds Division
International Markets Bureau
Market and Industry Services Branch
Agriculture and Agri-Food Canada
Sir John Carling Building
930 Carling Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0C5
Telephone: (613) 759-7698
FAX: (613) 759-7476

Cette baisse des acomptes à la livraison entraînera une réduction des recettes à la production par tonne. Le gouvernement a toujours eu pour politique d'éviter l'utilisation des acomptes à la livraison comme moyen d'assurer un soutien du revenu agricole. Une baisse des acomptes à la livraison donnera aux producteurs un signal approprié au sujet du marché. Cependant, ces mêmes acomptes peuvent être rajustés à la hausse pendant la période de mise en commun, selon les prix et la conjoncture du marché international. Cette modification n'aura pas d'incidence sur l'environnement.

Consultations

Cette modification a été débattue avec la CCB et avec le ministère des Finances.

Respect et exécution

Il n'existe pas de mécanisme de conformité ni d'exécution. Ce règlement détermine les paiements versés aux céréaliculteurs pour les livraisons faites conformément au *Règlement sur la Commission canadienne du blé* régissant les carnets de livraison et les acres assignés.

Personne-ressource

Craig Fulton
Agent principal des produits
Division des céréales et des oléagineux
Bureau des marchés internationaux
Direction générale des services à l'industrie et aux marchés
Agriculture et Agroalimentaire Canada
Édifice Sir John Carling
930, avenue Carling
Ottawa (Ontario)
K1A 0C5
Téléphone : (613) 759-7698
TÉLÉCOPIEUR : (613) 759-7476

Registration

SI/2003-142 13 August, 2003

AN ACT TO AMEND THE MEMBERS OF PARLIAMENT
RETIRING ALLOWANCES ACT AND THE PARLIAMENT
OF CANADA ACT

**Order Fixing July 28, 2003 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

P.C. 2003-1118 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of State and Leader of the Government in the House of Commons, pursuant to subsection 13(2) of *An Act to amend the Members of Parliament Retiring Allowances Act and the Parliament of Canada Act*, assented to on June 19, 2003, being chapter 16 of the Statutes of Canada, 2003, hereby fixes July 28, 2003 as the day on which sections 10 to 12 of that Act come into force.

EXPLANATORY NOTE*(This note is not part of the Order.)*

The Order fixes July 28, 2003 as the day on which sections 10 to 12 of *An Act to amend the Members of Parliament Retiring Allowances Act and the Parliament of Canada Act* ("the Act") come into force.

The Act was assented to on June 19, 2003. The provisions being brought into force amend the *Parliament of Canada Act* by

- (a) providing compensation for Chairs and Vice-Chairs of Special Committees on the same basis as compensation provided for Chairs and Vice-Chairs of Standing Committees;
- (b) including ministerial salaries in the rounding provisions; and
- (c) clarifying the calculation of the disability allowance.

Enregistrement

TR/2003-142 13 août 2003

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES ALLOCATIONS DE
RETRAITE DES PARLEMENTAIRES ET LA LOI SUR LE
PARLEMENT DU CANADA

**Décret fixant au 28 juillet 2003 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

C.P. 2003-1118 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre d'État et leader du gouvernement à la Chambre des communes et en vertu du paragraphe 13(2) de la *Loi modifiant la Loi sur les allocations de retraite des parlementaires et la Loi sur le Parlement du Canada*, sanctionnée le 19 juin 2003, chapitre 16 des Lois du Canada (2003), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 28 juillet 2003 la date d'entrée en vigueur des articles 10 à 12 de cette loi.

NOTE EXPLICATIVE*(La présente note ne fait pas partie du décret.)*

Le décret fixe au 28 juillet 2003 la date d'entrée en vigueur des articles 10 à 12 de la *Loi modifiant la Loi sur les allocations de retraite des parlementaires et la Loi sur le Parlement du Canada* (« la Loi »).

La Loi a été sanctionnée le 19 juin 2003. Les dispositions qui entrent en vigueur modifient la *Loi sur le Parlement du Canada* en prévoyant ce qui suit :

- a) pour les présidents et vice-présidents de comités spéciaux, des traitements identiques à ceux que reçoivent les présidents et vice-présidents de comités permanents;
- b) l'inclusion du salaire des ministres dans les dispositions sur l'arrondissement des montants;
- c) des éclaircissements sur le calcul de l'allocation d'invalidité.

Registration
SI/2003-143 13 August, 2003

JUDGES ACT

Order Amending the Judges Act (Removal Allowance) Order

P.C. 2003-1128 24 July, 2003

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 40^a of the *Judges Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Judges Act (Removal Allowance) Order*.

ORDER AMENDING THE JUDGES ACT (REMOVAL ALLOWANCE) ORDER

AMENDMENTS

1. The long title of the *Judges Act (Removal Allowance) Order*¹ is replaced by the following:

JUDGES ACT (REMOVAL ALLOWANCE) ORDER

2. Section 1 of the Order and the heading before it are revoked.

3. The definitions “former residence” and “new residence” in section 2 of the Order are replaced by the following:

“former residence” of a judge means the residence that a judge had immediately before that judge was required to change the judge’s place of residence to assume or perform the functions or duties of a judge, or, in the case of the judge’s retirement, resignation or death, the residence at the place or in the area where the judge was required to reside to assume or perform the judge’s function or duties as a judge; (*ancienne résidence*)

“new residence” of a judge means the residence at the place or in the area where a judge is required to reside to assume or perform the judge’s functions and duties as a judge, or the residence to which the judge or the judge’s survivor or child chooses to move within two years of the judge’s retirement, resignation or death. (*nouvelle résidence*)

4. Section 3² of the Order is replaced by the following:

3. (1) For the purpose of subsection 40(2) of the Act, the following expenses are hereby prescribed to be the kinds of moving and other expenses for which a removal allowance shall be paid under section 40 of the Act:

(a) travelling costs, including amounts expended for meals and lodging, incurred in the course of moving the judge, a member of the judge’s household, or the judge’s survivor or child, from the former residence to the new residence;

(b) costs incurred in transporting or storing household effects of the judge, a member of the judge’s household, or the judge’s survivor or child in the course of moving from the former residence to the new residence;

^a S.C. 2000, c. 12, s. 160

¹ C.R.C., c. 984

² SI/91-16

Enregistrement
TR/2003-143 13 août 2003

LOI SUR LES JUGES

Décret modifiant le Décret d’application de la Loi sur les juges (allocation de transfert)

C.P. 2003-1128 24 juillet 2003

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l’article 40^a de la *Loi sur les juges*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret d’application de la Loi sur les juges (allocation de transfert)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET D’APPLICATION DE LA LOI SUR LES JUGES (ALLOCATION DE TRANSFERT)

MODIFICATIONS

1. Le titre intégral du Décret d’application de la Loi sur les juges (allocation de transfert)¹ est remplacé par ce qui suit :

DÉCRET D’APPLICATION DE LA LOI SUR LES JUGES
(ALLOCATION DE DÉMÉNAGEMENT)

2. L’article 1 du même décret et l’intertitre le précédant sont abrogés.

3. Les définitions de « ancienne résidence » et « nouvelle résidence »², à l’article 2 du même décret, sont remplacées par ce qui suit :

« ancienne résidence » La résidence qu’occupait le juge immédiatement avant d’être tenu de quitter son lieu de résidence pour exercer ses fonctions ou, dans le cas de la retraite, de la démission ou du décès du juge, la résidence du juge située dans le lieu ou dans la région où il était tenu de résider pour exercer ses fonctions. (*former residence*)

« nouvelle résidence » La résidence d’un juge qui est située dans le lieu ou dans la région où il est tenu de résider pour exercer ses fonctions ou la résidence dans laquelle le juge, son survivant ou son enfant s’établit dans les deux ans qui suivent sa retraite, sa démission ou son décès. (*new residence*)

4. L’article 3² du même décret est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Pour l’application du paragraphe 40(2) de la Loi, sont admissibles au titre des frais de déménagement et autres couverts par l’allocation de déménagement prévue à l’article 40 de la Loi :

a) les frais de déplacement, y compris les frais de repas et de logement, engagés pour le déménagement du juge, d’un membre de sa maisonnée, de son survivant ou de son enfant de l’ancienne résidence à la nouvelle résidence;

b) les frais de transport des meubles du juge, d’un membre de sa maisonnée, de son survivant ou de son enfant de l’ancienne résidence à la nouvelle résidence, y compris l’entreposage;

^a L.C. 2000, ch. 12, art. 160

¹ C.R.C., ch. 984

² TR/91-16

(c) amounts expended for meals and lodging for a member of the judge's household or the judge's survivor or child during any temporary stay near the former residence or the new residence, not exceeding in the aggregate 30 days, or such longer period the Minister of Justice determines, taking into account market conditions and the special needs of the family;

(d) the cost of cancelling any lease of the former residence;

(e) the selling costs incurred in respect of the sale of the former residence;

(f) the cost of legal services in respect of the purchase of the new residence and of any taxes imposed on the transfer or registration of title to the new residence;

(g) child-care expenses incurred while the judge and the judge's spouse or common-law partner, or the judge's survivor are away looking for a new residence;

(h) where the interest charges on the mortgage for the new residence are higher than the interest charges on the mortgage for the former residence, the difference between those charges up to a maximum of \$5,000 per year for a maximum of five years;

(i) the cost of a mortgage default insurance premium and of an insurance processing fee where

(i) the judge, the judge's spouse or common-law partner, or the judge and the judge's spouse or common-law partner, or the survivor or child, or the estate or succession of the judge owned the former residence,

(ii) the equity of the judge, the judge's spouse or common-law partner, or the judge and the judge's spouse or common-law partner, or the survivor or child, or the estate or succession on their behalf, in the former residence is transferred to the new residence,

(iii) the equity of the judge, the judge's spouse or common-law partner, or the judge and the judge's spouse or common-law partner, or the survivor in the new residence is less than 25 per cent of the cost of the new residence, and

(iv) the premium is levied in one payment;

(j) the cost to the judge or the judge's spouse, common-law partner, survivor or child of maintaining the former residence, minus any rent received in respect of it, for a period of not more than six months after the date the judge vacates the residence, including amounts expended for mortgage interest payments, insurance, property taxes and heating; and

(k) where a judge is required to move to a new place of residence on appointment or transfer, the travelling and lodging costs, including amounts expended for meals, incurred by the judge before the establishment of the permanent new residence or in order to visit from time to time members of the judge's household still resident in the former residence, within the six-month period after the judge's appointment or transfer.

(2) Where, on account of unfavourable conditions in the real estate market, the judge's former residence cannot be sold within the six month period referred to in paragraph (1)(j) or (k), the Governor in Council may prescribe such an additional period as is reasonable in the circumstances.

5. (1) Subsection 3.1(1)³ of the Order is replaced by the following:

c) les frais de subsistance d'un membre de la maisonnée du juge et ceux de son survivant ou de son enfant, durant tout séjour ne dépassant pas au total trente jours ou la période plus longue que le ministre de la Justice détermine en prenant en considération les conditions du marché et les besoins spéciaux de la famille du juge, à proximité de l'ancienne résidence ou de la nouvelle résidence;

d) les frais de résiliation du bail de l'ancienne résidence;

e) les frais relatifs à la vente de l'ancienne résidence;

f) les frais des services juridiques relatifs à l'achat de la nouvelle résidence et les taxes de transfert ou d'enregistrement du titre de celle-ci;

g) les frais de garde d'enfants engagés pendant que le juge et son époux ou conjoint de fait ou le survivant du juge sont en voyage à la recherche d'une nouvelle résidence;

h) si les frais d'intérêt de l'hypothèque grevant la nouvelle résidence sont supérieurs à ceux relatifs à l'ancienne résidence, la différence entre les montants de ces frais, jusqu'à concurrence de 5 000 \$ par année, pour au plus cinq ans;

i) la prime d'assurance-prêt hypothécaire ainsi que les frais de traitement engagés si, à la fois :

(i) le juge, son époux ou conjoint de fait, ou le juge et son époux ou conjoint de fait, son survivant, son enfant ou sa succession était propriétaire de l'ancienne résidence,

(ii) l'avoir du juge ou de son époux ou conjoint de fait, ou du juge et de son époux ou conjoint de fait, ou de son survivant ou de son enfant, ou de la succession en leur nom sur l'ancienne résidence est appliqué à l'achat de la nouvelle résidence,

(iii) l'avoir du juge ou de son époux ou conjoint de fait, ou du juge et de son époux ou conjoint de fait, ou de son survivant ou de son enfant, ou de la succession en leur nom sur la nouvelle résidence est inférieur à 25 pour cent du prix de celle-ci,

(iv) la prime est payée en un seul versement;

j) les frais supportés par le juge, son époux ou conjoint de fait, son survivant ou son enfant pour l'entretien de l'ancienne résidence, déduction faite des loyers reçus à cet égard, pendant une période maximale de six mois à compter de la date où le juge quitte cette résidence, y compris les intérêts hypothécaires, les primes d'assurance, les impôts fonciers et les frais de chauffage;

k) dans le cas où le juge est tenu de s'installer dans un nouveau lieu de résidence par suite d'une nomination ou d'une mutation, les frais de déplacement et de subsistance qu'il engage avant d'y établir sa nouvelle résidence permanente, ou pour rendre visite à l'occasion aux membres de sa maisonnée qui habitent encore l'ancienne résidence, pendant une période de six mois suivant la date de sa nomination ou de sa mutation.

(2) Si, en raison des conditions défavorables du marché immobilier, l'ancienne résidence du juge ne peut être vendue dans la période de six mois visée aux alinéas (1)j) ou k), le gouverneur en conseil peut autoriser une période additionnelle raisonnable dans les circonstances.

5. (1) Le paragraphe 3.1(1)³ du même décret est remplacé par ce qui suit :

³ SI/83-46

³ TR/83-46

3.1 (1) For the purpose of subsection 40(2) of the Act, where a judge or a judge's survivor or child is entitled to a removal allowance under section 40 of the Act, the interest on any short term demand loan with a financial institution to purchase a new residence and any legal fees related to that loan are hereby prescribed to be an expense for which a removal allowance shall be paid, if the loan has been arranged by

- (a) the judge;
- (b) the judge and the judge's spouse or common-law partner;
- (c) the judge's spouse or common-law partner; or
- (d) in the case where the judge is deceased, the judge's survivor or child.

(2) The portion of subsection 3.1(2)⁴ of the French version of the Order before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Le versement d'une allocation de déménagement au titre du paragraphe (1) est assujéti aux conditions suivantes :

(3) Paragraph 3.1(2)(a)⁴ of the Order is replaced by the following:

- (a) at the time the loan referred to in subsection (1) is arranged, the judge or the judge's spouse, common-law partner, survivor or child, or the estate or succession of the judge, is the owner of the former residence or the judge is an owner with the judge's spouse or common-law partner of the former residence;

(4) Subparagraph 3.1(2)(c)(i)⁴ of the Order is replaced by the following:

- (i) the purchase by the judge, the judge's spouse, common-law partner, survivor or child of a new residence or the joint purchase by the judge and the judge's spouse or common-law partner of a new residence, and

(5) Subsection 3.1(4)³ of the French version of the Order is replaced by the following:

(4) Sous réserve du paragraphe (5), l'intérêt visé au paragraphe (1) cesse d'être couvert par l'allocation de déménagement dès l'expiration de l'un des délais suivants :

- a) dix jours après la conclusion de la vente de l'ancienne résidence;
- b) six mois après la date de l'emprunt.

(6) Subsection 3.1(5)³ of the Order is replaced by the following:

(5) Where, on account of unfavourable conditions in the real estate market, a judge or a judge's survivor or child who is entitled to a removal allowance under section 40 of the Act has not been able to sell the former residence within the six-month period referred to in paragraph (4)(b), the Governor in Council may prescribe any additional period that is reasonable in the circumstances in respect of which a removal allowance shall be paid pursuant to subsection (1).

6. (1) Subsection 3.2(2) of the Order is replaced by the following:

(2) For the purposes of subsection 40(2) of the Act, and subject to this section, where a judge or a judge's spouse or common-law partner, survivor or child, or the estate or succession on their behalf, is unable to sell the judge's former residence at a price that is equal to or greater than the fair market value, determined in accordance with this section, the difference between the sale price

3.1 (1) Pour l'application du paragraphe 40(2) de la Loi, sont admissibles, au titre des frais de déménagement et autres couverts par l'allocation prévue à l'article 40 de la Loi à laquelle un juge, son survivant ou son enfant a droit, l'intérêt sur tout emprunt à demande à court terme qui est contracté auprès d'une institution financière pour l'achat d'une nouvelle résidence — y compris les frais juridiques afférents — par :

- a) le juge;
- b) le juge et son époux ou conjoint de fait;
- c) l'époux ou le conjoint de fait du juge;
- d) dans le cas du décès du juge, son survivant ou son enfant.

(2) Le passage du paragraphe 3.1(2)⁴ de la version française du même décret précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Le versement d'une allocation de déménagement au titre du paragraphe (1) est assujéti aux conditions suivantes :

(3) L'alinéa 3.1(2)a)⁴ du même décret est remplacé par ce qui suit :

- a) au moment de l'emprunt visé au paragraphe (1), l'ancienne résidence doit appartenir soit au juge ou à son époux ou conjoint de fait, soit aux deux, ou encore à son survivant, son enfant ou sa succession;

(4) Le sous-alinéa 3.1(2)c)(i)⁴ du même décret est remplacé par ce qui suit :

- (i) la preuve d'achat de la nouvelle résidence par lui et son époux ou conjoint de fait à titre de copropriétaires, par l'un d'eux à titre de propriétaire unique ou par son survivant ou son enfant,

(5) Le paragraphe 3.1(4)³ de la version française du même décret sont remplacés par ce qui suit :

(4) Sous réserve du paragraphe (5), l'intérêt visé au paragraphe (1) cesse d'être couvert par l'allocation de déménagement dès l'expiration de l'un des délais suivants :

- a) dix jours après la conclusion de la vente de l'ancienne résidence;
- b) six mois après la date de l'emprunt.

(6) Le paragraphe 3.1(5)³ du même décret est remplacé par ce qui suit :

(5) Si, en raison des conditions défavorables du marché immobilier, le juge, son survivant ou son enfant qui a droit à l'allocation de déménagement prévue à l'article 40 de la Loi n'a pas pu vendre l'ancienne résidence dans le délai de six mois mentionné à l'alinéa (4)b), le gouverneur en conseil peut autoriser une période additionnelle raisonnable dans les circonstances, à l'égard de laquelle une allocation de déménagement peut être versée conformément au paragraphe (1).

6. (1) Le paragraphe 3.2(2) du même décret est remplacé par ce qui suit :

(2) Pour l'application du paragraphe 40(2) de la Loi et sous réserve du présent article, si le juge, son époux ou conjoint de fait, son survivant ou son enfant, ou la succession du juge en leur nom, est incapable de vendre l'ancienne résidence à un prix égal ou supérieur à la juste valeur marchande, déterminée conformément au présent article, la différence entre le prix de vente de

⁴ SI/79-130

⁴ TR/79-130

of the former residence and its fair market value is hereby prescribed to be an expense for which a removal allowance shall be paid under section 40 of the Act.

(2) Subsection 3.2(4) of the Order is replaced by the following:

(4) In order to determine the fair market value of the former residence, at the request of the person, estate or succession referred to in subsection (2), two appraisers shall be appointed, one by that person or that estate or succession, and one by the Minister of Justice, each to carry out a market appraisal to submit to the Minister and to that person or estate or succession an appraisal report of the former residence.

(3) Paragraph 3.2(5)(b) of the Order is replaced by the following:

(b) more than five per cent of the higher market appraisal, another appraiser shall be appointed by the Minister of Justice to carry out a third market appraisal and to submit to the Minister of Justice and to the person, estate or succession referred to in subsection (2) an appraisal report of the former residence.

(4) Subsections 3.2(7) to (9) of the Order are replaced by the following:

(7) When the fair market value of the former residence has been determined in accordance with this section, the Minister of Justice shall, in writing, advise thereof the person, estate or succession referred to in subsection (2).

(8) No removal allowance shall be paid to a person, estate or succession referred to in subsection (2) where the former residence is not sold within six months after the day on which they receive written notice from the Minister of Justice advising of the fair market value of the former residence.

(9) Where, on account of unfavourable conditions in the real estate market, a person, estate or succession referred to in subsection (2) who is entitled to a removal allowance under section 40 of the Act has not been able to sell the former residence within the six-month period referred to in subsection (8), the Governor in Council may prescribe such additional period as is reasonable in the circumstances in respect of which they may sell the former residence and be eligible to receive a removal allowance pursuant to subsection (2).

7. Section 4 of the Order is replaced by the following:

4. A judge, judge's survivor or child who makes a claim for the payment of a removal allowance under section 40 of the Act shall provide the Minister of Justice with receipts evidencing the expenses in respect of which the claim is made and any other documents that the Minister may require to enable the Minister to authorize the payment of the claim under section 5.

8. (1) The portion of section 5 of the Order before paragraph (a) is replaced by the following:

5. The Minister of Justice shall authorize the payment of a claim for a removal allowance where the Minister receives the claim and is satisfied that the expenses in respect of which the claim is made

(2) Paragraph 5(b) of the Order is replaced by the following:

(b) have actually been incurred by the judge, a member of the judge's household, or the judge's survivor or child;

l'ancienne résidence et sa juste valeur marchande est admissible au titre des frais couverts par l'allocation de déménagement prévue à l'article 40 de la Loi.

(2) Le paragraphe 3.2(4) du même décret est remplacé par ce qui suit :

(4) Pour déterminer la juste valeur marchande de l'ancienne résidence, à la demande de l'une des personnes visées au paragraphe (2) ou de la succession du juge en leur nom, deux évaluateurs sont nommés, l'un par la personne ou la succession du juge en leur nom et l'autre par le ministre de la Justice, pour qu'ils procèdent chacun à une évaluation et présentent au ministre et à la personne ou la succession en cause leur rapport d'évaluation de l'ancienne résidence.

(3) L'alinéa 3.2(5)b) du même décret est remplacé par ce qui suit :

b) plus de cinq pour cent de la plus élevée des évaluations, un autre évaluateur est nommé par le ministre de la Justice pour qu'il procède à une troisième évaluation et lui présente ainsi qu'à l'une des personnes ou à la succession visées au paragraphe (2), selon le cas, un rapport d'évaluation de l'ancienne résidence.

(4) Les paragraphes 3.2(7) à (9) du même décret sont remplacés par ce qui suit :

(7) Lorsque la juste valeur marchande de l'ancienne résidence a été déterminée conformément au présent article, le ministre de la Justice doit, par écrit, en aviser l'une des personnes ou la succession visées au paragraphe (2), selon le cas.

(8) Aucune allocation de déménagement n'est payée à l'une des personnes ou à la succession visées au paragraphe (2) en vertu de ce paragraphe si l'ancienne résidence n'est pas vendue dans les six mois suivant la date à laquelle la personne ou la succession est informée par avis écrit du ministre de la Justice de la juste valeur marchande de l'ancienne résidence.

(9) Si, en raison des conditions défavorables du marché immobilier, une des personnes ou la succession visées au paragraphe (2) ayant droit à l'allocation de déménagement prévue à l'article 40 de la Loi n'a pu vendre l'ancienne résidence dans le délai de six mois visé au paragraphe (8), le gouverneur en conseil peut autoriser une période additionnelle, raisonnable dans les circonstances, durant laquelle la personne ou la succession peut vendre l'ancienne résidence et être admissible à l'allocation de déménagement en vertu du paragraphe (2).

7. L'article 4 du même décret est remplacé par ce qui suit :

4. Le juge, son survivant ou son enfant qui demande que lui soit payée l'allocation de déménagement prévue à l'article 40 de la Loi remet au ministre de la Justice les reçus faisant foi des frais visés par la demande et tous autres documents exigés par le ministre pour lui permettre d'autoriser le versement de l'allocation en vertu de l'article 5.

8. (1) Le passage de l'article 5 du même décret précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

5. Saisi d'une demande d'allocation de déménagement, le ministre de la Justice autorise le versement de celle-ci s'il est convaincu que les frais visés par la demande :

(2) L'alinéa 5b) du même décret est remplacé par ce qui suit :

b) ont réellement été engagés par le juge, un membre de sa maisonnée, son survivant ou son enfant;

(3) The portion of section 5 of the Order after paragraph (c) is replaced by the following:

(d) are not payable to the judge or the judge's survivor or child under any provision of the Act except section 40.

COMING INTO FORCE

9. This Order comes into force on the day on which it is made.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

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

Description

The *Order Amending the Judges Act (Removal Allowance)* Order is made pursuant to section 40 of the *Judges Act*. This section sets out the entitlement of a judge and his surviving spouse, common-law partner, or child to a removal allowance where the judge is required to move as a result of appointment, or the judge's survivors wish to move following the judge's death. The Removal Allowance Order sets out the prescribed kinds of expenses that will be paid as part of the removal allowance, as well as the conditions that apply to home sale assistance.

Purpose of the Amendments

The primary purpose of the amendments is to ensure equal treatment under the law for common-law opposite-sex and common-law same-sex partners, resulting in the addition of the terms "common-law partner" and "survivor". Some editorial amendments have also been included to clarify and update the language in the order, for example, by providing gender-neutral language.

Modernizing Benefits and Obligations

The regulations affect the surviving spouse, common-law partner, and children of qualifying individuals as they too are entitled to a removal allowance should they wish to move to another place of residence within two years after the death of the judge. The amendments are required in light of the need to carry into effect the provisions of the *Modernizing of Benefits and Obligations Act* (Bill C-23). Bill C-23 amended 68 federal statutes to extend benefits and obligations to common-law same-sex partners on the same basis as common-law opposite-sex partners, while maintaining the clear legal distinction between married and unmarried relationships.

The changes will have little impact on most Canadians. Those affected will be individuals in common-law partnerships, defined as two persons who are cohabiting in a conjugal relationship, having so cohabited for a period of at least one year.

Alternatives

Not including common-law partners would be inconsistent with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the federal approach in Bill C-23.

(3) Le passage de l'article 5 du même décret suivant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :

d) ne sont pas remboursables au juge, à son survivant ou à son enfant en vertu d'une disposition de la Loi autre que l'article 40.

ENTRÉE EN VIGUEUR

9. Le présent décret entre en vigueur à la date de sa prise.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le Décret modifiant le Décret d'application de la Loi sur les juges (allocation de transfert) est pris en vertu de l'article 40 de la Loi sur les juges. Dans cette disposition, on énonce quelle sera l'allocation de transfert à laquelle auront droit un juge et son conjoint survivant, son conjoint de fait ou ses enfants lorsque le juge devra déménager en raison de sa nomination ou que ses survivants voudront le faire après son décès. Le décret d'allocation de transfert prévoit quels seront les types de dépenses qui seront remboursées à titre d'allocations de transfert, ainsi les conditions visant à favoriser la vente de la résidence familiale.

Objectif des modifications

Les modifications ont pour but premier de faire en sorte que la Loi accorde un traitement égal aux conjoints de fait de sexes opposés et aux conjoints de fait du même sexe. C'est pourquoi les termes « conjoints de fait » et « survivants » ont été ajoutés. Quelques modifications de pure forme ont été aussi insérées pour clarifier et mettre à jour le texte du décret, par exemple, en employant des termes non sexistes.

Moderniser les avantages sociaux et les obligations à remplir

Le règlement a des répercussions sur le conjoint survivant, le conjoint de fait et les enfants des personnes admissibles puisqu'ils ont également droit à l'allocation de transfert s'ils décident de déménager et d'adopter un autre lieu de résidence dans les deux ans qui suivent le décès du juge. Ces modifications sont requises pour appliquer la Loi sur la modernisation de certains régimes d'avantages et d'obligations (projet de loi C-23). Le projet de loi C-23 a modifié 68 lois fédérales pour accorder aux conjoints de fait du même sexe les avantages sociaux et obligations conférés aux conjoints de fait de sexes opposés tout en maintenant la distinction juridique claire qui existe entre les unions de fait et les couples mariés.

Les changements auront peu d'incidences pour les Canadiens et les Canadiennes pour la plupart. Les personnes touchées seront celles qui font partie d'un couple en union libre. Un couple en union libre est composé de deux personnes qui ont des rapports conjugaux et qui cohabitent depuis au moins un an.

Solutions envisagées

Refuser les avantages ci-dessus aux conjoints de fait serait contraire à la *Charte canadienne des droits et des libertés* et à l'approche adoptée par le gouvernement fédéral dans le projet de loi C 23.

Benefits and Costs

Extending equal treatment under the law to common-law partners is not expected to add significantly to the costs of the order.

Consultation

The amendments to the *Judges Act* made pursuant to Bill C-23 were put before the Judicial Compensation and Benefits Commission for its consideration. The Commission supported the amendments, stating that they were an important, timely and appropriate response to the issues concerning survivor benefits.

This Regulation was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 16, 2002 and no comments were received.

Contact

Yan Leduc
Counsel
Judicial Affairs, Courts and Tribunal Policy
Department of Justice
Telephone: (613) 946-8923

Avantages et coûts

Faire en sorte que la Loi accorde un traitement égal aux conjoints de fait ne devrait pas augmenter de façon considérable les coûts du décret.

Consultations

La Commission d'examen de la rémunération des juges a été saisie des modifications à la *Loi sur les juges* prévues par le projet de loi C-23. La Commission s'est déclarée favorable aux modifications, disant qu'elles étaient une réponse importante, adéquate et apportée au bon moment au problème des avantages sociaux accordés aux survivants.

Ce règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 16 mars 2002 et aucune observation n'a été reçue.

Personne-ressource

Yan Leduc
Avocat
Services des affaires judiciaires, des cours et des tribunaux
judiciaires
Ministère de la Justice
Téléphone : (613) 946-8923

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2003	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2003-264	1056	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Health of Animals Regulations.....	2038
SOR/2003-265	1057	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1389 — Specified Risk Material)	2048
SOR/2003-266	1110	Finance	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Motor Vehicle Expenses and Benefits).....	2049
SOR/2003-267	1111	Finance	Health Reform Transfer Regulations	2052
SOR/2003-268	1113	Finance	Order Amending the Designer Remission Order, 2001	2056
SOR/2003-269	1114	Foreign Affairs	Order Amending the Import Control List	2059
SOR/2003-270	1117	Environment Health	Order Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	2063
SOR/2003-271	1121	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)	2069
SOR/2003-272	1122	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Motorcycles and Three-wheeled Vehicles) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995	2079
SOR/2003-273	1123	Transport	Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations.....	2134
SOR/2003-274	1124	Agriculture and Agri-Food	Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order.....	2143
SOR/2003-275	1125	Finance	Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to Mongolia)	2148
SOR/2003-276	1129	Justice	Regulations Amending the Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations.....	2150
SOR/2003-277	1130	Environment Health	Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	2154
SOR/2003-278	1131	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	2161
SOR/2003-279	1132	National Defence	Regulations Amending the Trenton Airport Zoning Regulations (Miscellaneous Program).....	2167
SOR/2003-280	1142	Environment	Regulations Amending the Inclusion List Regulations	2169
SOR/2003-281	1143	Environment	Regulations Amending the Law List Regulations.....	2181
SOR/2003-282	1144	Environment	Regulations Amending the Comprehensive Study List Regulations.....	2182
SOR/2003-283	1145	Environment Health	Solvent Degreasing Regulations.....	2185
SOR/2003-284	1146	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations.....	2216
SOR/2003-285		Canadian Grain Commission	Regulations Amending the Canada Grain Regulations.....	2229
SOR/2003-286		Treasury Board	Portions of the Department of Health Divestiture Regulations	2239
SOR/2003-287	1156	Public Works and Government Services	Regulations Amending the Canadian Wheat Board Regulations	2242
SI/2003-142	1118	LGC	Order Fixing July 28, 2003 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of An Act to amend the Members of Parliament Retiring Allowances Act and the Parliament of Canada Act	2245
SI/2003-143	1128	Justice	Order Amending the Judges Act (Removal Allowance) Order.....	2246

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
Adding a Toxic Substance to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999—Order..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2003-270	24/07/03	2063	n
Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999—Order..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2003-277	24/07/03	2154	n
Canada Grain Regulations—Regulations Amending Canada Grain Act	SOR/2003-284	24/07/03	2216	
Canada Grain Regulations—Regulations Amending Canada Grain Act	SOR/2003-285	24/07/03	2229	
Canadian Aviation Regulations (Parts I, II and VI)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2003-271	24/07/03	2069	
Canadian Wheat Board Regulations—Regulations Amending Canadian Wheat Board Act	SOR/2003-287	31/07/03	2242	
Chicken Farmers of Canada Delegation of Authority Order Farm Products Agencies Act	SOR/2003-274	24/07/03	2143	n
Comprehensive Study List Regulations—Regulations Amending Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2003-282	24/07/03	2182	
Customs Tariff (Extension of General Preferential Tariff to Mongolia)—Order Amending the Schedule..... Customs Tariff	SOR/2003-275	24/07/03	2148	
Designer Remission Order, 2001—Order Amending..... Customs Tariff	SOR/2003-268	24/07/03	2056	
Fixing July 28, 2003 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act—Order Members of Parliament Retiring Allowances Act and the Parliament of Canada Act	SI/2003-142	13/08/03	2245	n
Food and Drug Regulations (1389 — Specified Risk Material)—Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2003-265	23/07/03	2048	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending Pilotage Act	SOR/2003-278	24/07/03	2161	
Health of Animals Regulations—Regulations Amending Health of Animals Act	SOR/2003-264	23/07/03	2038	
Health Reform Transfer Regulations..... Federal-Provincial Fiscal Arrangements Act	SOR/2003-267	24/07/03	2052	n
Import Control List—Order Amending..... Export and Import Permits Act	SOR/2003-269	24/07/03	2059	
Inclusion List Regulations—Regulations Amending Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2003-280	24/07/03	2169	
Income Tax Regulations (Motor Vehicle Expenses and Benefits)—Regulations Amending Income Tax Act	SOR/2003-266	24/07/03	2049	
Judges Act (Removal Allowance) Order—Order Amending Judges Act	SI/2003-143	13/08/03	2246	
Judges Act (Widow and Children Annuities) Regulations—Regulations Amending Judges Act	SOR/2003-276	24/07/03	2150	
Law List Regulations—Regulations Amending Canadian Environmental Assessment Act	SOR/2003-281	24/07/03	2181	
Motor Vehicle Safety Regulations (Motorcycles and Three-wheeled Vehicles) and the Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995—Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2003-272	24/07/03	2079	
Portions of the Department of Health Divestiture Regulations Public Service Superannuation Act Financial Administration Act	SOR/2003-286	25/07/03	2239	n

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Solvent Degreasing Regulations Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2003-283	24/07/03	2185	n
Transportation of Dangerous Goods Regulations—Regulations Amending Transportation of Dangerous Goods Act, 1992	SOR/2003-273	24/07/03	2134	
Trenton Airport Zoning Regulations (Miscellaneous Program)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2003-279	24/07/03	2167	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2003	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2003-264	1056	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la santé des animaux	2038
DORS/2003-265	1057	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1389 — matériel à risque spécifié).....	2048
DORS/2003-266	1110	Finances	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (frais et avantages relatifs aux automobiles).....	2049
DORS/2003-267	1111	Finances	Règlement sur le Transfert visant la réforme des soins de santé.....	2052
DORS/2003-268	1113	Finances	Décret modifiant le Décret de remise concernant les couturiers (2001).....	2056
DORS/2003-269	1114	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée	2059
DORS/2003-270	1117	Environnement Santé	Décret d'inscription de substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	2063
DORS/2003-271	1121	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, II et VI)	2069
DORS/2003-272	1122	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (motocyclettes et véhicules à trois roues) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile.....	2079
DORS/2003-273	1123	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses	2134
DORS/2003-274	1124	Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance visant la délégation de pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada.....	2143
DORS/2003-275	1125	Finances	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (octroi du bénéfice du tarif de préférence général à la Mongolie)	2148
DORS/2003-276	1129	Justice	Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants).....	2150
DORS/2003-277	1130	Environnement Santé	Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	2154
DORS/2003-278	1131	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	2161
DORS/2003-279	1132	Défense nationale	Règlement correctif visant le Règlement de zonage de l'aéroport de Trenton	2167
DORS/2003-280	1142	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'inclusion.....	2169
DORS/2003-281	1143	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les dispositions législatives et réglementaires désignées	2181
DORS/2003-282	1144	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur la liste d'étude approfondie.....	2182
DORS/2003-283	1145	Environnement Santé	Règlement sur les solvants de dégraissage.....	2185
DORS/2003-284	1146	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada	2216
DORS/2003-285		Commission canadienne des grains	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada	2229
DORS/2003-286		Présidente du Conseil du Trésor	Règlement sur la cession de secteurs du ministère de la Santé	2239
DORS/2003-287	1156	Travaux publics et Services gouvernementaux	Règlement modifiant le Règlement sur la Commission canadienne du blé...	2242
TR/2003-142	1118	LGC	Décret fixant au 28 juillet 2003 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi modifiant la Loi sur les allocations de retraite des parlementaires et la Loi sur le Parlement du Canada	2245
TR/2003-143	1128	Justice	Décret modifiant le Décret d'application de la Loi sur les juges (allocations de transfert)	2246

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
Aliments et drogues (1389 — matériel à risque spécifié) — Règlement modifiant le Règlement..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2003-265	23/07/03	2048	
Application de la Loi sur les juges (allocation de transfert) — Décret modifiant le Décret..... Juges (Loi)	TR/2003-143	13/08/03	2246	
Application de la Loi sur les juges (pensions des veuves et des enfants) — Règlement modifiant le Règlement..... Juges (Loi)	DORS/2003-276	24/07/03	2150	
Aviation canadien (Parties I, II et VI) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2003-271	24/07/03	2069	
Cession de secteurs du ministère de la Santé — Règlement..... Pension de la fonction publique (Loi) Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2003-286	25/07/03	2239	n
Commission canadienne du blé — Règlement modifiant le Règlement..... Commission canadienne du blé (Loi)	DORS/220-287	31/07/03	2242	
Couturiers (2001) — Décret modifiant le Décret de remise..... Tarif des douanes	DORS/2003-268	24/07/03	2056	
Délégation de pouvoirs par l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada — Ordonnance visant..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2003-274	24/07/03	2143	n
Dispositions législatives et réglementaires désignées — Règlement modifiant le Règlement..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2003-281	24/07/03	2181	
Fixant au 28 juillet 2003 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret..... Allocations de retraite des parlementaires et la Loi sur le Parlement du Canada (Loi modifiant la Loi)	TR/2003-142	13/08/03	2245	n
Grains du Canada — Règlement modifiant le Règlement..... Grains du Canada (Loi)	DORS/2003-284	24/07/03	2216	
Grains du Canada — Règlement modifiant le Règlement..... Grains du Canada (Loi)	DORS/2003-285	24/07/03	2229	
Impôt sur le revenu (frais et avantages relatifs aux automobiles) — Règlement modifiant le Règlement..... Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2003-266	24/07/03	2049	
Inscription de substance toxique à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Décret..... Protection de l'environnement (1999)(Loi canadienne)	DORS/2003-270	24/07/03	2063	n
Inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi — Décret..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2003-277	24/07/03	2154	n
Liste d'étude approfondie — Règlement modifiant le Règlement..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2003-282	24/07/03	2182	
Liste d'inclusion — Règlement modifiant le Règlement..... Évaluation environnementale (Loi canadienne)	DORS/2003-280	24/07/03	2169	
Liste des marchandises d'importation contrôlée — Décret modifiant..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2003-269	24/07/03	2059	
Santé des animaux — Règlement modifiant le Règlement..... Santé des animaux (Loi)	DORS/2003-264	23/07/03	2038	
Sécurité des véhicules automobiles (motocyclettes et véhicules à trois roues) et le Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2003-272	24/07/03	2079	
Solvants de dégraissage — Règlement..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2003-283	24/07/03	2185	n

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Tarif des douanes (octroi du bénéfice du tarif de préférence général à la Mongolie) — Décret modifiant l'annexe Tarif des douanes	DORS/2003-275	24/07/03	2148	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs — Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2003-278	24/07/03	2161	
Transfert visant la réforme des soins de santé — Règlement Arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces (Loi)	DORS/2003-267	24/07/03	2052	n
Transport des marchandises dangereuses — Règlement modifiant le Règlement..... Transport des marchandises dangereuses (Loi de 1992)	DORS/2003-273	24/07/03	2134	
Zonage de l'aéroport de Trenton — Règlement correctif visant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2003-279	24/07/03	2167	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9