

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, APRIL 11, 2001

OTTAWA, LE MERCREDI 11 AVRIL 2001

Statutory Instruments 2001

Textes réglementaires 2001

SOR/2001-109 to 129 and SI/2001-44 to 47

DORS/2001-109 à 129 et TR/2001-44 à 47

Pages 630 to 689

Pages 630 à 689

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 3, 2001 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, Public Works and Government Services 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, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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 3 janvier 2001 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, Travaux publics et Services gouvernementaux 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, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

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/2001-109 20 March, 2001

Enregistrement
DORS/2001-109 20 mars 2001

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

Order 2001-66-01-01 Amending the Domestic Substances List

Arrêté 2001-66-01-01 modifiant la Liste intérieure des substances

Whereas the Minister of the Environment is satisfied that the substance subject to the present Order was, between January 1, 1984 and December 31, 1986, imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year;

Attendu que le ministre de l'Environnement estime que la substance visée par le présent arrêté a été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, importée au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to section 66 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2001-66-01-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu de l'article 66 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2001-66-01-01 modifiant la Liste intérieure des substances*, ci-après.

March 20, 2001

Le 20 mars 2001

David Anderson
Minister of the Environment

Le ministre de l'Environnement,
David Anderson

ORDER 2001-66-01-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

ARRÊTÉ 2001-66-01-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE DES SUBSTANCES

AMENDMENT

MODIFICATIONS

1. Part I of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1. La partie I de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

68911-25-1

68911-25-1

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(This statement is not part of the Orders.)

(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)

Description

Description

The purpose of this publication is to amend the *Domestic Substances List* (DSL).

L'objectif de cette publication est de modifier la *Liste intérieure*.

Subsection 66(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, (CEPA), requires the Minister of the Environment to compile a list of substances, "to be known as the *Domestic Substances List*", which specifies "all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year, or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada".

Le paragraphe 66(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE) stipule que le ministre de l'Environnement établit une liste de substances appelée « liste intérieure » qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

The DSL thus defines existing substances for the purposes of the Act, and is the sole basis for determining whether a substance

La *Liste intérieure* définit donc ce qu'est une substance existante au sens de la Loi et elle est le seul document qui permet de

^a R.S., c. 16 (4th Supp.)

¹ SOR/94-311

^a L.R., ch. 16 (4^e suppl.)

¹ DORS/94-311

is “existing” or “new” to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *Regulations Respecting Notification of Substances New to Canada (New Substances Notification Regulations)* implemented under section 89 of the CEPA. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions and/or corrections that are published in the *Canada Gazette* as amendments of the List.

Subsection 87(1) of CEPA requires the Minister to add a substance to the DSL where (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 84(1), (b) the substance was manufactured or imported in excess of the volumes prescribed in the *New Substances Notification Regulations*, (c) the period for assessing the information under section 83 has expired, and (d) no condition specified under paragraph 84(1)(a) in respect of the substance remains in effect.

Alternatives

No alternatives to amending the DSL were considered.

Benefits and Costs

Benefits

This amendment to the *Domestic Substances List* will benefit the public, industry and governments by identifying additional substances that have been defined as “existing” under CEPA, and that are therefore exempt from all assessment and reporting requirements under the *New Substances Notification Regulations*.

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the *Domestic Substances List*.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in the CEPA. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the *Domestic Substances List*.

Consultation

As the content of the notices associated with this amendment do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites à la LI ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement concernant la fourniture de renseignements sur les substances nouvelles au Canada (Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles)* lequel est en vigueur en vertu de l'article 89 de la LCPE. Les substances non énumérées à la *Liste intérieure* devront faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, tel qu'exigé par ce règlement et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La *Liste intérieure* a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la *Liste intérieure* n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations et/ou de corrections lesquels sont publiés à la *Gazette du Canada* sous forme de modifications à la *Liste intérieure*.

Le paragraphe 87(1) de la LCPE exige que le ministre ajoute une substance à la *Liste intérieure* lorsque a) des renseignements additionnels ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 84(1) ont été fournis au ministre tels que spécifiés au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, b) le volume des substances qui ont été manufacturées ou importées est supérieur aux volumes prescrits au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, c) le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré et d) aucune condition mentionnée au paragraphe 84(1)(a) reliée à la substance demeure en vigueur.

Solutions envisagées

Aucune autre alternative n'a été considérée pour modifier la *Liste intérieure*.

Avantages et Coûts

Avantages

Cette modification à la *Liste intérieure* entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements. Ces avantages sont reliés au fait que la *Liste intérieure* identifiera les substances additionnelles qui ont été identifiées comme « existantes » en vertu de la LCPE, et que ces substances sont par conséquent exemptes de toutes exigences reliées à des évaluations et des rapports tels qu'exigés par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements suite à cette modification à la *Liste intérieure*.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la *Liste intérieure* si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité mentionné à la LCPE. Par conséquent, aucun manufacturier ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la *Liste intérieure*.

Consultations

Étant donné que l'avis relié à cette modification, mentionne qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection par le public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Compliance and Enforcement

The *Domestic Substances List* (DSL) identifies substances which, for the purposes of the CEPA, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the List itself.

Contacts

Martin Sirois
A/Head
New Substances Notification Section
New Substances Division
Commercial Chemicals Evaluation Branch
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Tel.: (819) 997-3203

Peter Sol
Director
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
Tel.: (819) 994-4484

Respect et exécution

La *Liste intérieure* identifie, tel que requis par la LCPE, les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*. Par conséquent, il n'y a pas d'exigences de mise en application associées à la *Liste intérieure*.

Personnes-ressources

Martin Sirois
Chef intérimaire
Section des déclarations
Division des nouvelles substances
Direction d'évaluation des produits chimiques commerciaux
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Tél. : (819) 997-3203

Peter Sol
Directeur
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
Tél. : (819) 994-4484

Registration
SOR/2001-110 20 March, 2001

Enregistrement
DORS/2001-110 20 mars 2001

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2001-87-01-01 Amending the Domestic
Substances List**

**Arrêté 2001-87-01-01 modifiant la Liste intérieure
des substances**

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information in respect of the substances subject to the present Order under section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a;

Attendu que le ministre de l'Environnement a reçu des renseignements concernant les substances visées par le présent arrêté en application de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a,

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substances have been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of the quantity prescribed for the purposes of section 87 of that Act;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que les substances ont été fabriquées ou importées par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure à la quantité fixée par règlement pour l'application de l'article 87 de cette loi,

Whereas the period for assessing the information under section 83 of that Act has expired; and

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 est expiré,

Whereas no conditions specified under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances remain in effect;

Attendu que les substances ne sont plus assujetties aux conditions prévues à l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2001-87-01-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2001-87-01-01 modifiant la Liste intérieure des substances*, ci-après.

March 20, 2001

Le 20 mars 2001

David Anderson
Minister of the Environment

Le ministre de l'Environnement,
David Anderson

**ORDER 2001-87-01-01 AMENDING
THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2001-87-01-01 MODIFIANT
LA LISTE INTÉRIEURE DES SUBSTANCES**

AMENDMENT

MODIFICATIONS

1. Part I of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1. La partie I de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

29965-34-2 N 68131-89-5 T 97105-14-1 N 125044-35-1 N
134655-34-8 T 143472-09-7 N

29965-34-2 N 68131-89-5 T 97105-14-1 N 125044-35-1 N
134655-34-8 T 143472-09-7 N

2. Part II of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

- 13510-1 N Fatty acids, C₁₈-unsatd., compds. with amides from fatty acids and aliphatic diamines
- 13528-1 N Alkenes, C₁₀₋₁₈ α-, polymers with maleic anhydride, alkyl esters
- 14856-6 N Rosin, polymd., polymer with benzoic acid, bisphenol A, epichlorohydrin, formaldehyde, isophthalic acid and 2-ethyl-2-monosubstitutedmethyl-1,3-monosubstitutedpropane
- 14967-0 N Poly[oxy(methyl-1,2-ethanediyl)], α-[3-(trisubstitutedsilyl)-2-methylpropyl]-ω-[3-(trisubstitutedsilyl)-2-methylpropoxy]-
- 15014-2 N 2,5-Furandione, polymer with branched alcohol, 1,3-isobenzofurandione and 2-methyl-1,3-propanediol
- 15247-1 N Benzenedicarboxylic acids, polymer with ethylene glycol and substituted polybutadiene
- 15283-1 N Fatty acids, polymer with pentaerythritol, phthalic anhydride and stearic acid

^a R.S., c. 16 (4th Supp.)
¹ SOR/94-311

^a L.R., ch. 16 (4^e suppl.)
¹ DORS/94-311

- 15391-1 N Rosin, maleated, polymer with branched 4-nonylphenol, formaldehyde, cycloaliphatic petroleum distillate and pentaerythritol
- 15580-1 N Linseed oil, polymer with maleic anhydride, styrene, vinyl toluene and peroxide
- 15592-4 T Alkenes, C₅, polymd., polymers with C₈₋₁₆-cycloalkadiene conc. debenzenized light steam-cracked petroleum naphtha and steam-cracked petroleum distillates

2. La partie II de la Liste intérieure¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

- 13510-1 N Acides gras insaturés en C₁₈ composés avec des amides d'acides gras et des diamines aliphatiques
- 13528-1 N α -Alcènes en C₁₀₋₁₈ polymérisés avec l'anhydride maléique, esters alkyliques
- 14856-6 N Colophane polymérisée, polymérisée avec l'acide benzoïque, le bisphénol A, l'épichlorhydrine, le formaldéhyde, l'acide isophtalique et le 2-éthyl-2-monosubstituéméthyl-1,3-monosubstituépropane
- 14967-0 N α -[3-(Trisubstituésilyl)-2-méthylpropyl]- ω -[3-(trisubstituésilyl)-2-méthylpropoxy]poly[oxy(méthyléthane-1,2-diyl)]
- 15014-2 N Furanne-2,5-dione polymérisée avec un alcool ramifié, l'isobenzofuranne-1,3-dione et le 2-méthylpropane-1,3-diol
- 15247-1 N Acides benzènedicarboxyliques polymérisés avec l'éthylèneglycol et un polybutadiène substitué
- 15283-1 N Acides gras polymérisés avec le pentaérythritol, l'anhydride phtalique et l'acide stéarique
- 15391-1 N Colophane maléatée polymérisée avec le 4-nonylphénol ramifié, le formaldéhyde, un distillat de pétrole cycloaliphatique et le pentaérythritol
- 15580-1 N Huile de lin polymérisée avec l'anhydride maléique, le styrène, le vinyltoluène et un peroxyde
- 15592-4 T Alcènes en C₅ polymérisés, polymérisés avec le naphtha de pétrole léger craqué à la vapeur, débenzénisé, concentré en cycloalcadiène en C₈₋₁₆ et des distillats de pétrole craqués à la vapeur

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 630, following SOR/2001-109.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la page 630, suite au DORS/2001-109.

Registration
SOR/2001-111 22 March, 2001

MEAT INSPECTION ACT

Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990

P.C. 2001-422 22 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 20^a of the *Meat Inspection Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990*.

REGULATIONS AMENDING THE MEAT INSPECTION REGULATIONS, 1990

AMENDMENTS

1. Section 61 of the *Meat Inspection Regulations, 1990*¹ is replaced by the following:

61. Every operator and every person engaged in the handling and slaughtering of a food animal in a registered establishment shall comply with sections 61.1 to 80.

61.1 A calf that is admitted to a registered establishment shall be condemned if the operator of the establishment or an official veterinarian has reasonable grounds to believe that the calf was not transported to the establishment in accordance with the provisions of section 7 of the *Recommended Code of Practice for the Care and Handling of Farm Animals — Veal Calves*, published in 1998 by the Canadian Agri-Food Research Council.

2. Subsection 68(2)² of the Regulations is repealed.

3. Paragraph 72(b) of the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

4. 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 *Meat Inspection Act* is an Act that regulates international and interprovincial trade in meat products, the establishments in which meat products are prepared, the inspection of meat products and the standards to which the meat products must conform.

The *Meat Inspection Regulations, 1990* presently do not allow for the slaughter of food animals that are less than two weeks of age unless the derived carcass and meat products are destined for

^a S.C. 1993, c. 44, s. 184

^b R.S., c. 25 (1st Supp.)

¹ SOR/90-288

² SOR/92-292

Enregistrement
DORS/2001-111 22 mars 2001

LOI SUR L'INSPECTION DES VIANDES

Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes

C.P. 2001-422 22 mars 2001

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire et en vertu de l'article 20^a de la *Loi sur l'inspection des viandes*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1990 SUR L'INSPECTION DES VIANDES

MODIFICATIONS

1. L'article 61 du *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes*¹ est remplacé par ce qui suit :

61. L'exploitant et tout préposé à la manutention et à l'abattage des animaux pour alimentation humaine dans un établissement agréé doivent se conformer aux articles 61.1 à 80.

61.1 L'exploitant ou un vétérinaire officiel qui a des motifs raisonnables de croire qu'un veau admis dans l'établissement agréé n'a pas été transporté conformément à la section 7 du *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des veaux de boucherie*, publié en 1998 par le Conseil de recherches agro-alimentaires du Canada, doit le condamner.

2. Le paragraphe 68(2)² du même règlement est abrogé.

3. L'alinéa 72b) du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. 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

La *Loi sur l'inspection des viandes* régit le commerce international et interprovincial des produits de viande, les établissements dans lesquels les produits de viande sont préparés, l'inspection des produits de viande et les normes auxquelles ces produits sont assujettis.

Le *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* interdit, à l'heure actuelle, l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines, sauf si la carcasse et

^a L.C. 1993, ch. 44, art. 184

^b L.R., ch. 25 (1^{er} suppl.)

¹ DORS/90-288

² DORS/92-292

export. The current age restriction was originally intended to exclude immature meat from the Canadian market place. This restriction also applies to imported meat carcasses and meat products. Canadian regulations do permit the slaughter of food animals less than two weeks of age for export purposes, and bobby veal is exported to the United States from Canadian establishments. In addition, there are no age restrictions on animals slaughtered in provincially inspected meat establishments under the jurisdiction of Quebec and British Columbia. Typical slaughter age varies widely by species and class, and is subject to several factors, but ranges from approximately 7 weeks for broiler chickens, to 6 months for market hogs, to 12-18 months for fed cattle.

The minimum age to slaughter food animals was inserted into the *Meat Inspection Regulations* in 1990 in order to provide a clearer guideline regarding immature food animals. Other countries, however, such as the United States and New Zealand do not prescribe a minimum age for the slaughter of food animals. There is no documentation in those countries or in Canada accompanying animals to slaughter which would indicate the animal's age. Carcasses showing signs of immaturity are condemned at the time of post mortem analysis but a carcass derived from a food animal younger than 14 days of age will not necessarily show signs of immaturity. The use for human consumption of carcasses derived from immature food animals has always been prohibited under the federal meat inspection regulations.

Canada has accepted a scientific study indicating that there are no significant differences in meat quality between bobby veal and veal derived from calves older than two weeks of age. Food scientists from Agriculture and Agri-Food Canada agreed with the conclusion that there is no health or quality reason for prohibiting the slaughter of food animals of less than 2 weeks of age.

The age restriction is not the only means to identify carcasses showing signs of immaturity in order to prevent their use for human consumption. Carcasses showing signs of immaturity are condemned at the time of the post mortem inspection.

In light of the absence of information demonstrating that meat products derived from food animals younger than two weeks of age are unwholesome, it is proposed to amend sections 68 and 72 of the *Meat Inspection Regulations, 1990* to allow the slaughter of food animals under two weeks of age in registered establishments. The removal of this restriction will allow operators of registered establishments to process meat derived from these animals for the Canadian market. By extension, the importation into Canada of meat products derived from such animals will also be permitted.

In response to the proposal pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on December 12, 1998 as well as in an Information Letter of Intent distributed to a wide range of organizations and interested parties on April 28, 1998, the Canadian Food Inspection Agency received several submissions on the proposal. Although a more detailed description is provided in the Consultation section of this document, there were two recurring themes in the submissions of those opposed to the proposal, namely a potential

les produits de viande sont destinés à l'exportation. À l'origine, cette restriction relative à l'âge visait à exclure du marché canadien la viande provenant d'animaux immatures. Elle concerne aussi les carcasses et les produits de viande importés. Le règlement canadien permet l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines en vue de l'exportation; des établissements canadiens exportent des veaux blancs aux États-Unis. De plus, au Québec et en Colombie-Britannique, il n'y a pas de limite d'âge pour les animaux abattus dans des établissements sous inspection provinciale. L'âge d'abattage général varie considérablement selon l'espèce et la classe, et il dépend de plusieurs facteurs, mais il est d'environ 7 semaines pour les poulets à griller, de 6 mois pour les porcs de marché, et de 12 à 18 mois pour les bovins finis.

L'âge minimal d'abattage des animaux destinés à l'alimentation humaine a été introduit en 1990 dans le *Règlement sur l'inspection des viandes* afin de fournir une ligne directrice plus claire concernant les animaux immatures destinés à l'alimentation humaine. Mais d'autres pays, comme les États-Unis et la Nouvelle-Zélande, ne fixent pas d'âge minimal d'abattage. Aucun document indiquant l'âge de l'animal n'accompagne les animaux qui doivent être abattus. Les carcasses présentant des signes d'immaturité sont condamnées au moment de l'examen post-mortem, mais la carcasse d'un animal destiné à l'alimentation humaine, âgé de moins de 14 jours, ne présentera pas nécessairement des signes d'immaturité. L'utilisation de carcasses provenant d'animaux immatures en vue de la consommation humaine a toujours été interdite en vertu du règlement fédéral d'inspection des viandes.

Le Canada a accepté une étude scientifique montrant que la qualité de la viande de veau blanc et de celle provenant de veaux âgés de plus de deux semaines ne présente aucune différence significative. Les chercheurs en alimentation d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont souscrit à la conclusion qu'il n'y a aucune raison d'ordre sanitaire ou liée à la qualité de la viande justifiant l'interdiction d'abattre des animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines.

La limite d'âge n'est pas la seule façon d'identifier les carcasses qui présentent des signes d'immaturité afin d'éviter qu'elles soient utilisées pour l'alimentation humaine. En effet, les carcasses d'animaux présentant des signes d'immaturité sont condamnées au moment de l'examen post-mortem.

Étant donné l'absence de renseignements montrant que les produits de viande issus d'animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines ne sont pas salubres, il est proposé de modifier les articles 68 et 72 du *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* afin de permettre l'abattage d'animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines dans les établissements agréés. La révocation de la limite d'âge permettrait aux exploitants des établissements agréés de transformer la viande issue de ces animaux pour le marché canadien. L'importation au Canada de produits de viande issus de ces animaux serait aussi permise.

En réponse à la publication préalable de la modification proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 12 décembre 1998 et à une lettre d'information distribuée le 28 avril 1998 à un large éventail d'organisations et de parties intéressées, l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) a reçu plusieurs mémoires sur la modification proposée. La section Consultations du présent document donne plus de détails à ce sujet, mais on peut dire que deux thèmes communs ressortent des mémoires

negative public perception that Canadian veal is being derived from very young calves and secondly that the proposal is contradictory or incompatible with the recommended codes of practice for the handling and transportation of veal calves.

The Canadian veal industry has worked diligently over the years in educating the Canadian public on veal production and dispelling any myths that might exist concerning feeding regimes or housing methods. In Canada, almost all veal is derived from milk-fed or grain-fed calves which are slaughtered at approximately 5-7 months of age. Currently, veal calves less than two weeks of age may be slaughtered in some provincially registered meat establishments or in federally registered establishments if the product is to be exported. The volume is minimal. Removing the minimum age requirement prescribed in the *Meat Inspection Regulations* is not expected to increase the volume of veal calves slaughtered at less than two weeks of age. There is no economic incentive to do so and no submission suggested the contrary. The Canadian Food Inspection Agency agrees that public education and information are important elements to a better public understanding of agricultural issues.

Most, if not all, of the submissions opposed to the proposal recommended that a link be established to the broader animal health issue of the transportation of young calves. Humane transportation of animals is under the authority of the *Health of Animals Regulations*. In order to better control specific factors that may compromise an individual animal's ability to cope with transportation stress and the effect of long duration transportation, the Canadian Food Inspection Agency is proposing amendments to the *Health of Animals Regulations*. Although these amendments are not expected to be finalized until 2001, the comments received to date during the extensive consultation process have been very positive. The amendment proposes to prohibit the transportation of calves less than 7 days of age if the calves are being transported for more than 18 hours or if the calves are being transported to a public auction facility.

The other important document to consider in the production, management, transportation and processing of veal calves is the *Recommended Code of Practice for the Care and Handling of Farm Animals — Veal Calves*. This Code of Practice is one of several developed to date for various livestock species by the Canadian Agri-Food Research Council (CARC), the CARC Canada Committee on Animals, the CARC Expert Committee on Farm Animal Welfare and Behaviour, and the Canadian Federation of Humane Societies in collaboration with the Canadian Food Inspection Agency and Agriculture and Agri-Food Canada. Codes are intended as an educational tool in the promotion of sound husbandry and welfare practices. Section 7 of the Code of Practice for veal calves provides the transportation guidelines and clearly states that calves should not be transported until they are at least 7 days of age.

In response to the concerns raised in the submissions for a better link to the broader humane transportation issue, and pending the implementation of amendments to the *Health of Animals Regulations* which will apply to all persons shipping and receiving calves, the amendment to the *Meat Inspection Regulations* is

défavorables à la modification proposée : une réaction négative possible du public vis-à-vis de la consommation de viande issue de très jeunes veaux et l'aspect contradictoire ou incompatible de la modification proposée avec les codes de pratiques recommandées pour la manipulation et le transport des veaux de boucherie.

Le secteur canadien du veau s'est beaucoup efforcé au fil des ans de renseigner le public canadien sur la production du veau et de dissiper les mythes concernant les méthodes de logement ou d'alimentation des veaux. Au Canada, presque tous les veaux de boucherie reçoivent une alimentation à base de lait ou de grains et sont abattus à un âge se situant entre 5 et 7 mois. À l'heure actuelle, les veaux âgés de moins de deux semaines peuvent être abattus dans certains établissements de transformation des viandes ayant un permis provincial ou dans des établissements agréés par le fédéral s'ils sont destinés à l'exportation. Le volume est minimal. La révocation de l'exigence relative à l'âge minimal prescrite dans le *Règlement sur l'inspection des viandes* ne devrait pas accroître le volume des veaux de moins de deux semaines présentés à l'abattage. Il n'y a pas d'avantages économiques à le faire, et aucun mémoire n'a laissé entendre le contraire. L'Agence canadienne d'inspection des aliments est, elle aussi, convaincue que l'éducation et l'information sont des éléments importants pour sensibiliser davantage le public aux questions agricoles.

La plupart des mémoires défavorables à la modification proposée, sinon tous, recommandent qu'un lien soit établi avec la question globale du transport sans cruauté des jeunes veaux de boucherie. Le transport sans cruauté des animaux relève du *Règlement sur la santé des animaux*. Afin de mieux maîtriser certains facteurs susceptibles de compromettre la capacité d'un animal à s'adapter au stress du transport et aux effets d'un transport prolongé, l'Agence canadienne d'inspection des aliments propose qu'une modification soit apportée au *Règlement sur la santé des animaux*. On ne s'attend pas à ce que la modification proposée soit finalisée avant 2001, mais les commentaires reçus jusqu'à maintenant dans le cadre d'une vaste consultation se sont révélés très positifs. En vertu de cette modification, il serait interdit que des veaux âgés de moins de sept jours soient transportés pendant plus de 18 heures ou soient transportés vers une salle d'encan public.

Un autre document important à prendre en considération pour la production, la gestion, le transport et la transformation des veaux de boucherie est le *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des veaux de boucherie*. Ce code de pratiques est l'un de plusieurs codes élaborés jusqu'à maintenant pour diverses espèces de bétail par le Conseil de recherches agroalimentaires du Canada (CRAC), le comité canadien du CRAC des productions animales, le Comité d'experts du CRAC du bien-être et du comportement des animaux de ferme et la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux, en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et Agriculture et Agroalimentaire Canada. Ces codes sont conçus pour servir d'outils d'éducation visant à favoriser l'adoption de saines pratiques d'élevage et de protection des animaux. La section 7 du Code de pratiques (veal de boucherie) contient des lignes directrices sur le transport et indique clairement que les veaux de moins de sept jours ne doivent pas être transportés.

En réponse aux préoccupations soulevées dans les mémoires concernant l'établissement d'un meilleur lien avec la question globale du transport sans cruauté des animaux, et en attendant la mise en vigueur d'une modification au *Règlement sur la santé des animaux* qui s'appliquera à quiconque expédie et reçoit des veaux

being strengthened to require the condemnation of calves at federally registered meat establishments if the operator of the establishment or the official veterinarian has reasonable grounds to believe that the calves have been transported contrary to the provisions of section 7 of the Code of Practice for veal calves. The minimum age for the reception of calves at federally registered meat establishments becomes 7 days regardless of whether the meat derived from these calves is destined for export markets or not.

The Canadian Food Inspection Agency will continue to enforce its domestic Humane Transportation Program which includes inspection at strategic assembly, slaughter and transportation points, client education, investigation of reported incidents of inhumane transportation of animals, and compliance actions where necessary.

Alternatives

(i) Status Quo:

The status quo is not an acceptable alternative considering there is no justification from a health and safety or quality point of view to prohibit the slaughter of food animals less than 2 weeks of age.

(ii) New Minimum Age Limitation:

To set a new limit for the age at which food animals can be slaughtered in registered establishments (e.g. 3 days old) would not be consistent with the current evidence that meat products derived from young animals may be as wholesome and safe as meat products derived from older animals.

(iii) Inspection Guidelines for Immaturity:

Rather than specifying a minimum slaughter age, other countries such as the United States and New Zealand prohibit carcasses showing signs of immaturity from entering the edible market. In Canada, the use for human consumption of carcasses derived from immature food animals is also prohibited under the federal meat inspection regulations. Meat inspection guidelines indicate the ante-mortem and post-mortem characteristics to be evaluated by the inspector or veterinarian in determining whether a young calf is immature or not. These guidelines will continue to apply.

Benefits and Costs

Removing the minimum age requirement is not expected to increase significantly the volume of veal calves slaughtered at less than two weeks of age. There is no economic incentive to do so. Currently, veal calves less than two weeks of age may be slaughtered in either Quebec or British Columbia provincial registered establishments, or in federally registered establishments if the product is to be exported. The volume is minimal.

Importation of bobby veal is not expected to be large and would be seasonal with the peak during the fall months. In New Zealand, surplus milk-fed calves are traditionally

de boucherie, la présente modification du *Règlement sur l'inspection des viandes* est resserrée de manière à exiger la condamnation des veaux de boucherie reçus dans un établissement de transformation des viandes agréé par le fédéral lorsque l'exploitant de cet établissement ou un vétérinaire officiel a des motifs raisonnables de croire que ces veaux ont été transportés en violation des dispositions de la section 7 du Code de pratiques (veaux de boucherie). À leur réception dans les établissements de transformation des viandes agréés par le fédéral, les veaux devront être âgés d'au moins sept jours, que la viande issue de ces veaux soit destinée ou non aux marchés d'exportation.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments continuera de mettre en application son programme sur le transport sans cruauté des animaux, un programme qui prévoit la tenue d'inspections en des points stratégiques du rassemblement, de l'abattage et du transport des animaux, l'éducation de la clientèle, la conduite d'enquêtes à la suite du signalement d'incidents liés au transport des animaux et la prise de mesures de conformité au besoin.

Solutions envisagées

(i) Statu quo

Le statu quo n'est pas une solution acceptable du fait qu'aucune raison d'ordre sanitaire ou qualitatif ne justifie l'interdiction d'abattre des animaux destinés à l'alimentation humaine âgés de moins de deux semaines.

(ii) Nouvelle limite d'âge

Établir une nouvelle limite relative à l'âge auquel les animaux destinés à l'alimentation humaine peuvent être abattus dans les établissements agréés (trois jours, p. ex.) ne serait pas compatible avec les preuves selon lesquelles les produits de viande issus de jeunes animaux seraient aussi sains et salubres que les produits de viande issus d'animaux plus âgés.

(iii) Directives relatives à l'inspection pour la détection de l'immaturité

Plutôt que d'imposer un âge minimal d'abattage, d'autres pays comme les États-Unis et la Nouvelle-Zélande interdisent l'offre de carcasses montrant des signes d'immaturité sur le marché des produits comestibles. Au Canada, l'utilisation de carcasses issues d'animaux destinés à l'alimentation qui sont immatures, en vue de leur consommation par des humains, est également interdite en vertu de la réglementation fédérale sur l'inspection des viandes. Les directives sur l'inspection des viandes précisent que les caractéristiques ante-mortem et post-mortem doivent être évaluées par un inspecteur ou un vétérinaire qui déterminera si les jeunes veaux sont ou non immatures. Ces directives restent en vigueur.

Avantages et coûts

Le fait de supprimer l'exigence relative à l'âge minimal ne devrait pas augmenter énormément le volume de veaux de boucherie abattus avant d'avoir atteint l'âge de deux semaines. Il n'y a aucun avantage économique à le faire. À l'heure actuelle, les veaux de boucherie âgés de moins de deux semaines peuvent être abattus dans des établissements sous réglementation provinciale au Québec ou en Colombie-Britannique, ou dans des établissements agréés par le fédéral lorsque le produit est destiné à l'exportation. Le volume est minimal.

Le volume de veau blanc importé ne devrait pas être important et il serait saisonnier, avec un pic au cours des mois d'été. En Nouvelle-Zélande, les veaux nourris au lait excédentaires sont en

slaughtered at 4 to 6 days of age enabling New Zealand dairy farmers to ensure maintenance of year round grazing. The intended use for imported bobby veal would be principally as an ingredient in further processed meat products.

This amendment will provide a level playing field between Canada and a number of its trading partners (e.g. United States, New Zealand, United Kingdom and Australia) with respect to the import and export of meat products derived from very young food animals. The amendment will also enable Canadian federally registered establishments to compete more effectively in the domestic market with certain provincially-inspected operators.

Consultation

Early notice was provided through the *1994 Federal Regulatory Plan*, proposal no. 30-AGR-1994. A consultation document describing the proposed amendments to the *Meat Inspection Regulations, 1990* was also distributed in 1993 to obtain comments and advice from the meat industry, other government departments and agencies, consumers and animal welfare organizations. The distribution list included all Provincial Ministries of Agriculture, all federally registered establishments slaughtering calves, industry associations such as the Canadian Meat Council, the Canadian Importers Association, the Canadian Cattlemen's Association, the Consumers' Association of Canada, the Canadian Federation of Humane Societies and seven other associations interested in the welfare of food animals.

Twenty (20) written submissions were received in reply to the consultation letter. Of this total, eight (8) respondents expressed themselves fully in favour of the proposal. Support was expressed by the Canadian Cattlemen's Association, the Canadian Meat Importers Committee, and three (3) companies involved in the importation of veal products or the processing of veal products.

Provincial authorities from New Brunswick, Quebec, Saskatchewan and British Columbia indicated no objection to the proposed amendment. There is no minimum age restriction for the slaughter of food animals in meat establishments under the supervision of Quebec and British Columbia provincial authorities.

Four (4) of the respondents voiced their concern in respect of the impact this modification would have on veal trade, both at the domestic and import level. To address these concerns, the Market and Industry Services Branch (MISB) was requested to study the impact the proposed modifications would have on the veal trade. MISB concluded that this proposal would have minimum impact on Canadian veal trade, both on the domestic and import markets.

The Canadian Federation of Humane Societies and other animal welfare interest groups have expressed their opposition to the proposed amendments. These stakeholders are opposed to any modification to the minimum age of 2 weeks to slaughter food animals because this could result in an increase in the number of very young food animals (i.e. especially dairy calves) being transported to auction markets and slaughterhouses. The

général abattus entre 4 et 6 jours après la naissance, ce qui permet aux exploitants de fermes laitières de ce pays d'assurer un brouillage tout au long de l'année. Les veaux blancs importés serviraient principalement d'ingrédient dans des produits de viande soumis à des transformations ultérieures.

La révocation de la limite d'âge rendra les règles du jeu équitables entre le Canada et certains de ses partenaires commerciaux (États-Unis, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni et Australie) en ce qui concerne l'importation et l'exportation de produits de viande issus de très jeunes animaux destinés à l'alimentation humaine. Sur le marché canadien, la modification améliorera également la situation concurrentielle des établissements agréés par le fédéral par rapport à certains exploitants sous réglementation provinciale.

Consultations

Un préavis a été publié dans les *Projets de réglementation fédérale de 1994* (proposition n° 30-AGR-1994). Un document de consultation décrivant les modifications proposées au *Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes* a aussi été distribué en 1993, dans le but de recueillir les commentaires de l'industrie des viandes, de ministères et d'organismes gouvernementaux, de consommateurs et de groupes de protection des animaux. Sur la liste de diffusion figuraient tous les ministères provinciaux de l'Agriculture, tous les établissements agréés par le fédéral qui abattent des veaux, le Conseil des viandes du Canada, l'Association des importateurs canadiens, l'Association canadienne des éleveurs de bovins, l'Association des consommateurs du Canada, la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux et, enfin, sept autres organismes s'intéressant au bien-être des animaux destinés à l'alimentation humaine.

Vingt (20) mémoires écrits ont été reçus en réponse à la lettre de consultation. De ce nombre, huit (8) répondants étaient totalement d'accord avec la proposition. L'Association canadienne des éleveurs de bovins, le comité sur les viandes de l'Association des importateurs canadiens et trois (3) sociétés oeuvrant dans le secteur de l'importation ou de la transformation des produits de veau ont donné leur appui.

Les représentants provinciaux du Nouveau-Brunswick, du Québec, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique n'ont formulé aucune objection à la modification proposée. Il n'y a pas de limite d'âge pour les animaux destinés à l'alimentation humaine abattus dans les établissements sous réglementation provinciale du Québec et de la Colombie-Britannique.

Quatre (4) des répondants ont exprimé leurs préoccupations au sujet des répercussions que pourrait avoir la révocation de la limite d'âge sur le commerce du veau, tant pour le marché intérieur que pour celui de l'importation. Pour dissiper ces préoccupations, on a demandé à la Direction générale des services à l'industrie et aux marchés (DGSIM) de mener une étude sur l'incidence que pourrait avoir la modification proposée sur le commerce du veau. La DGSIM est arrivée à la conclusion que la modification proposée n'aurait qu'une faible incidence sur le commerce du veau canadien, tant pour le marché intérieur que pour celui de l'importation.

La Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux et d'autres groupes de protection des animaux ont fait connaître leur désaccord à l'égard des modifications proposées. Ces intervenants s'opposent à toute modification concernant l'âge minimal d'abattage des animaux destinés à l'alimentation humaine, fixé à deux semaines, parce que cela pourrait entraîner une hausse du nombre de très jeunes animaux destinés à

Canadian Federation of Humane Societies does not favour the proposed amendment unless there are concurrent modifications to the *Health of Animals Regulations* respecting the transportation of young food animals.

Partially to address these concerns, the federal government initiated a broad-based humane transportation review in 1993. Hundreds of stakeholder organizations were consulted from 1993 to early 1995. A 14 member committee with representation from all involved sectors summarized the input in the form of concerns and suggested solutions in a document entitled "Humane Transportation Discussion Document". The document was forwarded to stakeholders for comments, in preparation for a pilot project. The Humane Transportation Pilot Project was carried out during the September 1995 to September 1996 period. The purpose of the pilot project was to determine which initiatives could succeed within an overall humane transportation framework involving industry, animal advocacy groups, veterinarians, animal behaviourists, transporters, researchers and regulators. This pilot project was comprised of 17 separate initiatives including one on imported veal calves. Results were evaluated by the Expert Committee on Farm Animal Welfare and Behaviour.

In 1997, attention focussed on high-risk areas identified during and subsequent to the pilot project. Two factors associated with an increased risk of inhumane transportation are long duration of transportation and elements that compromise an individual animal's ability to cope with transportation stress. It is proposed to amend the *Health of Animals Regulations* to better control these two factors. Specifically, sections dealing with feed, water and rest for animals in transit are to be amended.

The amendment to the *Health of Animals Regulations* will include provisions to address the concerns of those stakeholders opposed to revoking the minimum age restriction on slaughter food animals because it might lead to the inhumane transportation of very young calves.

The Canadian Food Inspection Agency distributed in April 1998 an Information Letter to interested parties announcing its intention to pre-publish the proposed amendment in the *Canada Gazette*, Part I for further public comment. The amendment was pre-published on December 12, 1998 with a 30-day public comment period.

In response to the Information Letter and pre-publication, submissions from eleven (11) different groups or organizations were received, some of whom made more than one submission. Two of the submissions — one from the Quebec Beef Producers Federation representing veal producers and the other from a Quebec abattoir — fully supported the amendment. Quebec and Ontario are the two dominant veal production provinces in Canada.

Submissions from the following organizations were either opposed to the amendment or expressed concerns with it: Canadian Meat Council, Grober/Delft Blue Group, Ontario Farm Animal

l'alimentation humaine (surtout en ce qui concerne les veaux de race laitière) que l'on transporterait vers les maisons de vente aux enchères et les abattoirs. La Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux n'appuiera pas la modification proposée tant que des modifications concurrentes n'auront pas été apportées au *Règlement sur la santé des animaux* concernant le transport de jeunes animaux destinés à l'alimentation humaine.

Dans le but de dissiper en partie ces préoccupations, le gouvernement fédéral a commencé, en 1993, une vaste consultation sur le transport sans cruauté des animaux. Des centaines d'organismes participants ont été consultés de 1993 jusqu'au début de 1995. Un comité formé de 14 membres représentant tous les secteurs concernés a résumé les résultats de la consultation sous forme de préoccupations et a proposé des solutions dans un document intitulé *Document de travail sur le transport sans cruauté*. Le document a été envoyé aux intervenants aux fins de commentaires, en vue d'un projet-pilote. Le projet-pilote sur le transport sans cruauté, réalisé entre septembre 1995 et septembre 1996, visait à déterminer quelles étaient les initiatives susceptibles de donner des résultats positifs, compte tenu de l'exigence relative au transport sans cruauté des animaux, auprès de l'industrie, des groupes de revendication pour les animaux, des vétérinaires, des sociétés sur le comportement animal, des transporteurs, des chercheurs et des chargés de la réglementation. Le projet-pilote comprenait 17 projets distincts, dont un sur l'importation de veaux de boucherie. Les résultats ont été évalués par le Comité d'experts du bien-être et du comportement des animaux des fermes.

En 1997, on s'est penché sur les zones à risque élevé identifiées pendant et après la réalisation du projet-pilote. Deux facteurs associés à un risque accru de transport avec cruauté sont la longue durée de transport et les éléments qui nuisent à la capacité de chaque animal de réagir au stress causé par le transport. On propose de modifier le *Règlement sur la santé des animaux* afin de mieux maîtriser ces deux facteurs, et plus particulièrement les articles visant les aliments, l'eau et le repos des animaux en transit. Le processus de modification du règlement devrait commencer au printemps de 1998.

La modification du *Règlement sur la santé des animaux* comprendra des dispositions permettant de dissiper les préoccupations des intervenants opposés à la révocation de la limite d'âge minimal pour l'abattage des animaux destinés à l'alimentation humaine, parce que cela pourrait entraîner le transport avec cruauté des veaux très jeunes.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments a distribué, en avril 1998, une lettre d'information à toutes les parties intéressées dans le but d'annoncer son intention de publier au préalable la modification proposée dans la *Gazette du Canada* Partie I, dans l'objectif de recueillir les commentaires du public. La modification a fait l'objet d'une publication préalable le 12 décembre 1998 suivie d'une période de commentaires de 30 jours.

En réponse à la lettre d'information et à la publication préalable, onze (11) organisations ou associations ont chacune présenté un ou plusieurs mémoires. Deux des mémoires — l'un rédigé par la Fédération des producteurs de bovins du Québec et l'autre, par un abattoir du Québec — étaient totalement en accord avec la modification proposée. Le Québec et l'Ontario sont les deux principales provinces productrices de veaux du Canada.

Les organisations suivantes ont exprimé dans leur mémoire un désaccord ou des préoccupations à l'égard de la modification proposée : Conseil des viandes du Canada, Grober/Delft Blue

Council, Manitoba Farm Animal Council, Consumers Association of Canada, Ontario Cattlemen's Association, Ontario Veal Association, Animal Defence League of Canada, and the Canadian Veterinary Medical Association.

Although the submissions opposed raised various issues, two concerns recurred throughout the submissions: a potential negative public perception and animal welfare issues from the transportation of very young calves. No submission, however, suggested that the current minimum age be increased, or that the current exemption allowing the slaughter of animals less than 2 weeks of age in the case of exported meat products be eliminated.

The Canadian veal industry has worked diligently over the years in educating the Canadian public on veal production and dispelling any myths that might exist concerning feeding regimes or housing methods. In Canada, almost all veal is derived from milk-fed or grain-fed calves which are slaughtered at approximately 5-7 months of age. Currently, veal calves less than two weeks of age may be slaughtered in some provincially registered meat establishments or in federally registered establishments if the product is to be exported. The volume is minimal. Removing the minimum age requirement prescribed in the *Meat Inspection Regulations* is not expected to increase the volume of veal calves slaughtered at less than two weeks of age. There is no economic incentive to do so and no submission suggested the contrary. Indeed, the Canadian Meat Council submission stated that none of their members had indicated a desire to purchase or use bobby veal. The Canadian Meat Council is the national trade association representing federally inspected meat packers and processors. The Canadian Food Inspection Agency agrees that public education and information are important elements to a better public understanding of agricultural issues.

The second recurring concern was that the transportation and handling of calves at a very young age will lead to situations whereby the welfare of the animal is compromised. Most, if not all, of the submissions opposed to the proposal recommended that a link be established to the broader animal health issue of the transportation of young calves. Humane transportation of animals is under the authority of the *Health of Animals Regulations*. Section 138 of these Regulations currently prohibits the loading and transportation of any animal that by reason of infirmity, illness, injury, fatigue or any other cause (i.e. age) cannot be transported without undue suffering during the journey. In order to better control specific factors that may compromise an individual animal's ability to cope with transportation stress and the effect of long duration transportation, the Canadian Food Inspection Agency is proposing additional amendments to the *Health of Animals Regulations*. Although these amendments are not expected to be finalized until 2001, the comments received to date during the extensive consultation process have been very positive. The amendment proposes to prohibit the transportation of calves less than 7 days of age if the calves are being transported for more than 18 hours or if the calves are being transported to a public auction facility.

Codes of Practice have been developed for various livestock species by the Canadian Agri-Food Research Council (CARC), the CARC Canada Committee on Animals, the CARC Expert

Group, Ontario Farm Animal Council, Manitoba Farm Animal Council, Association des consommateurs du Canada, Ontario Cattlemen's Association, Ontario Veal Association, Animal Defence League of Canada et Association canadienne des médecins vétérinaires.

Les mémoires présentés font état de diverses préoccupations, mais deux thèmes communs en ressortent : une réaction négative possible du public et la question du transport sans cruauté de très jeunes veaux. Aucun mémoire, cependant, ne suggère un accroissement de la limite d'âge actuelle ou l'abolition de l'exemption actuelle autorisant l'abattage de veaux âgés de moins de deux semaines, dans le cas des produits de viande exportés.

En regard du premier thème commun, le secteur canadien du veau s'est beaucoup efforcé au fil des ans de renseigner le public canadien sur la production du veau et de dissiper les mythes concernant les méthodes de logement ou d'alimentation des veaux. Au Canada, presque tous les veaux de boucherie reçoivent une alimentation à base de lait ou de grains et sont abattus à un âge se situant entre 5 et 7 mois. À l'heure actuelle, les veaux âgés de moins de deux semaines peuvent être abattus dans certains établissements de transformation des viandes ayant un permis provincial ou dans des établissements agréés par le fédéral s'ils sont destinés à l'exportation. Le volume est minimal. La révocation de l'exigence relative à l'âge minimal prescrite dans le *Règlement sur l'inspection des viandes* ne devrait pas accroître le volume des veaux de moins de deux semaines présentés à l'abattage. Il n'y a pas d'avantages économiques à le faire, et aucun mémoire n'a laissé entendre le contraire. En effet, dans son mémoire, le Conseil des viandes du Canada mentionne qu'aucun de ses membres n'a indiqué qu'il souhaitait acheter ou utiliser des veaux blancs. Le Conseil des viandes du Canada est une association sectorielle nationale qui représente des établissements de transformation et de conditionnement agréés par le fédéral. L'Agence canadienne d'inspection des aliments est, elle aussi, convaincue que l'éducation et l'information sont des éléments importants pour sensibiliser davantage le public aux questions agricoles.

En regard du deuxième thème commun, selon lequel le transport et la manipulation de très jeunes veaux pourraient entraîner des situations où le bien-être des animaux serait compromis, la plupart des mémoires défavorables à la modification proposée, sinon tous, recommandent qu'un lien soit établi avec la question globale du transport sans cruauté des jeunes veaux de boucherie. Le transport sans cruauté des animaux relève du *Règlement sur la santé des animaux*. L'article 138 de ce règlement interdit le chargement et le transport d'un animal qui, pour des raisons d'infirmité, de maladie, de blessure, de fatigue ou pour toute autre cause (c-à-d. l'âge), ne peut être transporté sans souffrances indues au cours du voyage prévu. Afin de mieux maîtriser certains facteurs susceptibles de compromettre la capacité d'un animal à s'adapter au stress du transport et aux effets d'un transport prolongé, l'Agence canadienne d'inspection des aliments propose qu'une modification soit apportée au *Règlement sur la santé des animaux*. On ne s'attend pas à ce que la modification proposée soit finalisée avant 2001, mais les commentaires reçus jusqu'à maintenant dans le cadre d'une vaste consultation se sont révélés très positifs. En vertu de cette modification, il serait interdit que des veaux âgés de moins de sept jours soient transportés pendant plus de 18 heures ou soient transportés vers une salle d'encan public.

Des codes de pratiques ont été élaborés pour diverses espèces de bétail par le Conseil de recherches agro-alimentaires du Canada (CRAC), le comité canadien du CRAC des productions

Committee on Farm Animal Welfare and Behaviour, and the Canadian Federation of Humane Societies in collaboration with the Canadian Food Inspection Agency and Agriculture and Agri-Food Canada. Codes are intended as an educational tool in the promotion of sound husbandry and welfare practices. For veal calves, the *Recommended Code of Practice for the Care and Handling of Farm Animals — Veal Calves* outlines the production, management, transportation and processing guidelines for veal calves. Section 7 of this Code provides the transportation guidelines and clearly states that calves should not be transported until they are at least 7 days of age.

In response to the concerns raised in the submissions for a better link to the broader humane transportation issue, and pending the implementation of amendments to the *Health of Animals Regulations* which will apply to all persons shipping and receiving calves, the current amendment to the *Meat Inspection Regulations* is being strengthened to require the condemnation of calves at federally registered meat establishments if the operator of the establishment or an official veterinarian has reasonable grounds to believe that the calves have been transported contrary to the provisions of section 7 of the Code of Practice for veal calves. The minimum age for the reception of calves at federally registered meat establishments becomes 7 days regardless of whether the meat derived from these calves is destined for export markets or not. There will be a greater degree of harmonization between the *Meat Inspection Regulations*, the *Health of Animals Regulations* and the Veal Calf Code of Practice regarding veal calf transportation and welfare issues. Once the amendment to the *Health of Animals Regulations* is implemented, the Canadian Food Inspection Agency will review whether the condemnation of calves at federally registered meat establishments transported contrary to section 7 of the Veal Calf Code of Practice needs to be maintained.

Compliance and Enforcement

There are no changes to the current compliance and enforcement measures. Food animals and livestock carcasses will continue to be inspected as usual including ante-mortem and post-mortem inspection. Carcasses showing signs associated with immaturity will be condemned.

Amendments will be initiated to the *Health of Animals Regulations* to address concerns regarding the transportation of very young food animals. The Canadian Food Inspection Agency will continue to enforce its domestic Humane Transportation Program which includes inspection at strategic assembly, slaughter and transportation points, client education, investigation of reported incidents of inhumane transportation of animals, and compliance actions where necessary. The removal of the current minimum age restriction for the slaughter of food animals will not modify the Agency's commitment to the well being of food animals transported in Canada and slaughtered in federally registered establishments.

animales, le Comité d'experts du CRAC du bien-être et du comportement des animaux de ferme et la Fédération des sociétés canadiennes d'assistance aux animaux, en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et Agriculture et Agroalimentaire Canada. Ces codes sont conçus pour servir d'outils d'éducation visant à favoriser l'adoption de saines pratiques d'élevage et de protection des animaux. Le *Code de pratiques recommandées pour le soin et la manipulation des veaux de boucherie* contient des lignes directrices sur la production, la gestion, le transport et la transformation des veaux de boucherie. La section 7 de ce Code de pratiques contient des lignes directrices sur le transport et indique clairement que les veaux de moins de sept jours ne doivent pas être transportés.

En réponse aux préoccupations soulevées dans les mémoires concernant l'établissement d'un meilleur lien avec la question globale du transport sans cruauté des animaux, et en attendant la mise en vigueur d'une modification au *Règlement sur la santé des animaux* qui s'appliquera à quiconque expédie et reçoit des veaux de boucherie, la présente modification du *Règlement sur l'inspection des viandes* est resserrée de manière à exiger la condamnation de veaux de boucherie reçus dans un établissement de transformation des viandes agréé par le fédéral lorsque l'exploitant de cet établissement ou un vétérinaire officiel a des motifs raisonnables de croire que ces veaux ont été transportés en violation des dispositions de la section 7 du Code de pratiques (veaux de boucherie). À leur réception dans les établissements de transformation des viandes agréés par le fédéral, les veaux devront être âgés d'au moins sept jours, que la viande issue de ces veaux soit destinée ou non aux marchés d'exportation. Il y aura une meilleure harmonisation entre le *Règlement sur l'inspection des viandes*, le *Règlement sur la santé des animaux* et les dispositions du Code de pratiques (veaux de boucherie) applicables au transport et à la protection des animaux. Une fois que la modification du *Règlement sur la santé des animaux* sera en vigueur, l'Agence canadienne d'inspection des aliments examinera si la condamnation des veaux de boucherie dans les établissements de transformation des viandes agréés par le fédéral en violation de la section 7 du Code de pratiques (veaux de boucherie) doit être maintenue.

Respect et exécution

Il n'y a pas de changements aux mesures actuelles de vérification de la conformité et de mise en application. Les animaux destinés à l'alimentation humaine et les carcasses de bétail continueront d'être inspectées comme à l'habitude, ce qui englobe les inspections ante-mortem et post-mortem. Les carcasses présentant des signes d'immaturité seront condamnées.

Des modifications seront apportées au *Règlement sur la santé des animaux* afin de dissiper les préoccupations exprimées au sujet du transport de très jeunes animaux destinés à l'alimentation humaine. L'Agence canadienne d'inspection des aliments continuera de mettre en application son programme sur le transport sans cruauté des animaux, un programme qui prévoit la tenue d'inspections en des points stratégiques du rassemblement, de l'abattage et du transport des animaux, l'éducation de la clientèle, la conduite d'enquêtes à la suite du signalement d'incidents liés au transport des animaux et la prise de mesures de conformité au besoin. La révocation de l'exigence relative à un âge minimal pour l'abattage des animaux destinés à l'alimentation humaine ne viendra pas modifier l'engagement qu'a pris l'ACIA envers le bien-être des animaux destinés à l'alimentation humaine transportés au Canada et abattus dans les établissements agréés par le fédéral.

Contact

Dr. Merv Baker
Director
Foods of Animal Origin Division
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 225-2342, Ext. 4010
FAX: (613) 228-6636

Personne-ressource

D^r Merv Baker
Directeur
Division des aliments d'origine animale
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Tél. : (613) 225-2342, poste 4010
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6636

Registration
SOR/2001-112 22 March, 2001

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990

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;

Whereas Chicken Farmers of Canada has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas Chicken Farmers of Canada has taken into account the factors set out in paragraphs 7(a) to (e) of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed regulations are necessary for the implementation of the marketing plan that Chicken Farmers of Canada is authorized to implement, and has approved the proposed regulations;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^f of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*.

Ottawa, Ontario, March 22, 2001

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

1. Schedule II¹ to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990*² is replaced by the following:

^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, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

^f SOR/91-139

¹ SOR/2001-100

² SOR/90-556

Enregistrement
DORS/2001-112 22 mars 2001

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)

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;

Attendu que l'office a pris en considération les facteurs énumérés aux alinéas 7a) à e) de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^f de l'annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l'office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 22 mars 2001

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS (1990)

MODIFICATION

1. L'annexe II¹ du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)*² est remplacée par ce qui suit :

^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, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

^f DORS/91-139

¹ DORS/2001-100

² DORS/90-556

SCHEDULE II
(Sections 2, 6, 7 and 7.1)

LIMITS FOR PRODUCTION OF CHICKEN
FOR THE PERIOD BEGINNING ON
MARCH 11, 2001 AND ENDING ON MAY 5, 2001

Item	Column I Province	Column II Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in Live Weight) (kg)	Column III Production Subject to Periodic Export Quotas (in Live Weight) (kg)
1.	Ont.	60,600,000	1,240,000
2.	Que.	49,279,738	4,754,000
3.	N.S.	6,544,000	0
4.	N.B.	5,378,757	0
5.	Man.	7,819,344	585,000
6.	P.E.I.	675,776	0
7.	Sask.	5,932,754	0
8.	Alta.	16,337,062	1,123,200
9.	Nfld.	2,514,279	0
Total		155,081,710	7,702,200

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the periodic allocation, for the period beginning on March 11, 2001 and ending on May 5, 2001, for producers who market chicken in interprovincial or export trade.

ANNEXE II
(articles 2, 6, 7 et 7.1)

LIMITES DE PRODUCTION DE POULET POUR LA
PÉRIODE COMMENÇANT LE 11 MARS 2001 ET
SE TERMINANT LE 5 MAI 2001

Article	Colonne I Province	Colonne II Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (kg — poids vif)	Colonne III Production assujettie aux contingents d'exportation périodiques (kg — poids vif)
1.	Ont.	60 600 000	1 240 000
2.	Qc	49 279 738	4 754 000
3.	N.-É.	6 544 000	0
4.	N.-B.	5 378 757	0
5.	Man.	7 819 344	585 000
6.	Î.-P.-É.	675 776	0
7.	Sask.	5 932 754	0
8.	Alb.	16 337 062	1 123 200
9.	T.-N.	2 514 279	0
Total		155 081 710	7 702 200

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du règlement.)

La modification vise à fixer les contingents périodiques pour la période commençant le 11 mars 2001 et se terminant le 5 mai 2001 à l'égard des producteurs qui commercialisent le poulet sur le marché interprovincial ou le marché d'exportation.

Registration
SOR/2001-113 22 March, 2001

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order

Whereas the Governor in Council has, by the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*^a, established the Canadian Egg Marketing Agency pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

Whereas the Canadian Egg Marketing Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed annexed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)^d of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*^e, and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

And whereas, pursuant to paragraph 7(1)(d)^d of that Act, the National Farm Products Council is satisfied that the proposed Order is necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Egg Marketing Agency is authorized to implement, and has approved the proposed Order;

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and section 10 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order*.

Ottawa, Ontario, March 22, 2001

ORDER AMENDING THE CANADIAN EGG MARKETING LEVIES ORDER

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 3(1)¹ of the *Canadian Egg Marketing Levies Order*² before paragraph (a) is replaced by the following:

3. (1) Each producer shall pay, on each dozen of eggs marketed by that producer in interprovincial or export trade, a levy of

Enregistrement
DORS/2001-113 22 mars 2001

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, la gouverneure en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des oeufs*^c, créé l'Office canadien de commercialisation des oeufs;

Attendu que l'Office est habilité à mettre en oeuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada*, ci-après, relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*^e, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

Attendu que, en vertu de l'alinéa 7(1)(d)^d de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance est nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en oeuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et de l'article 10 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des oeufs*^c, l'Office canadien de commercialisation des oeufs prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada*, ci-après.

Ottawa (Ontario), le 22 mars 2001

ORDONNANCE MODIFIANT L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER POUR LA COMMERCIALISATION DES OEUF AU CANADA

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 3(1)¹ de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada*² est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Tout producteur doit payer, pour chaque douzaine d'oeufs qu'il commercialise sur le marché interprovincial ou d'exportation, la redevance suivante :

^a C.R.C., c. 646

^b S.C. 1993, c. 3, par. 13(b)

^c S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^e C.R.C., c. 648

¹ SOR/2001-26

² SOR/95-280

^a L.C. 1993, ch. 3, al. 13b)

^b L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c C.R.C., ch. 646

^d L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^e C.R.C., ch. 648

¹ DORS/2001-26

² DORS/95-280

(2) Paragraph 3(1)(c)¹ of the Order is replaced by the following:

(c) in the Province of Nova Scotia, \$0.2520;

(3) Paragraph 3(1)(e)¹ of the Order is replaced by the following:

(e) in the Province of Manitoba, \$0.2550;

(4) Paragraphs 3(1)(g) and (h)¹ of the Order are replaced by the following:

(g) in the Province of Prince Edward Island, \$0.2600;

(h) in the Province of Saskatchewan, \$0.2350;

(5) Paragraph 3(1)(k)¹ of the Order is replaced by the following:

(k) in the Northwest Territories, \$0.2870.

COMING INTO FORCE

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

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

These amendments set the levy rate to be paid by producers in the provinces of Nova Scotia, Manitoba, Prince Edward Island, Saskatchewan and the Northwest Territories, which levy rate is to be applied starting on the date on which the Order is registered until December 31, 2001.

(2) L'alinéa 3(1)c)¹ de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

c) dans la province de la Nouvelle-Écosse, 0,2520 \$;

(3) L'alinéa 3(1)e)¹ de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

e) dans la province du Manitoba, 0,2550 \$;

(4) Les alinéas 3(1)g) et h)¹ de la même ordonnance sont remplacés par ce qui suit :

g) dans la province de l'Île-du-Prince-Édouard, 0,2600 \$;

h) dans la province de la Saskatchewan, 0,2350 \$;

(5) L'alinéa 3(1)k)¹ de la même ordonnance est remplacé par ce qui suit :

k) dans les Territoires du Nord-Ouest, 0,2870 \$.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente ordonnance entre en vigueur à la date de son enregistrement.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'ordonnance.)

Les modifications fixent le taux de la redevance à payer par les producteurs dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Manitoba, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest à compter de la date d'enregistrement de l'ordonnance jusqu'au 31 décembre 2001.

Registration
SOR/2001-114 29 March, 2001

Enregistrement
DORS/2001-114 29 mars 2001

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2000

LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2000

Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000

Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000

P.C. 2001-479 29 March, 2001

C.P. 2001-479 29 mars 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 29 of the *Budget Implementation Act, 2000*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 29 de la *Loi d'exécution du budget de 2000*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000*, ci-après.

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO
THE BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2000**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI
D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2000**

AMENDMENT

MODIFICATION

1. The schedule to the *Budget Implementation Act, 2000*¹ is amended by adding the following after item 13:

1. L'annexe de la *Loi d'exécution du budget de 2000*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :

14. The Tzeachten First Nation.

14. Première nation Tzeachten

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

EXPLANATORY NOTE

NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Order.)

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

The councils of the bands listed in the schedule to the *Budget Implementation Act, 2000* may make by-laws imposing a direct tax in respect of taxable supplies of alcoholic beverages, fuel or tobacco products made on their reserves.

Les bandes dont le nom figure à l'annexe de la *Loi d'exécution du budget de 2000* peuvent prendre un règlement administratif imposant une taxe directe relative aux fournitures taxables de carburant, de boissons alcoolisées et de produits du tabac effectués dans leurs réserves.

Section 29 of the *Budget Implementation Act, 2000* provides that the Governor in Council may, by order, amend the schedule by adding to it or deleting from it the name of any band.

L'article 29 de cette loi prévoit que le gouverneur en conseil peut, par décret, ajouter à l'annexe ou en retrancher le nom d'une bande.

This Order adds the name of the Tzeachten First Nation to the schedule.

Le décret a pour effet d'ajouter à l'annexe de cette loi le nom de la première nation Tzeachten.

^a S.C. 2000, c. 14

¹ S.C. 2000, c. 14

^a L.C. 2000, ch. 14

¹ L.C. 2000, ch. 14

Registration
SOR/2001-115 29 March, 2001

CANADA LABOUR CODE
NON-SMOKERS' HEALTH ACT

Saskatchewan Uranium Mines and Mills Exclusion Regulations

P.C. 2001-481 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Labour and after consultation with the Canadian Nuclear Safety Commission, pursuant to section 159^a of the *Canada Labour Code* and section 8.2^b of the *Non-smokers' Health Act*^c, hereby makes the annexed *Saskatchewan Uranium Mines and Mills Exclusion Regulations*.

SASKATCHEWAN URANIUM MINES AND MILLS EXCLUSION REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
“employment” means employment with
 - (a) the holder of a surface lease to mine or process any uranium-bearing material granted pursuant to *The Provincial Lands Act*, R.S.S. 1978, c. P-31, *The Forest Act*, R.S.S. 1978, c. F-19, or *The Forest Resources Management Act*, S.S. 1996, c. F-19.1; or
 - (b) a person who operates a uranium mine or mill that mines or processes uranium-bearing material for or on behalf of a person mentioned in paragraph (a). (*emploi*)“uranium mine or mill” means a uranium mine or uranium mill in the Province of Saskatchewan that is subject to the *Nuclear Safety and Control Act*. (*mine d'uranium ou usine de concentration d'uranium*)

EXCLUSION

2. Employment on or in connection with a uranium mine or mill is hereby excluded from the application of
 - (a) sections 122 to 158 of the *Canada Labour Code*; and
 - (b) the *Non-Smokers' Health Act*, except section 8.2.

APPLICATION OF SASKATCHEWAN LEGISLATION

3. Subject to section 4, the following acts and regulations, as amended from time to time, apply in relation to employment on or in connection with a uranium mine or mill:

^a S.C. 1997, c. 9, par. 125(1)(d)
^b S.C. 1997, c. 9, par. 125(1)(h)
^c R.S., c. 15 (4th Suppl.)

Enregistrement
DORS/2001-115 29 mars 2001

CODE CANADIEN DU TRAVAIL
LOI SUR LA SANTÉ DES NON-FUMEURS

Règlement d'exclusion des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan

C.P. 2001-481 29 mars 2001

Sur recommandation de la ministre du Travail et après consultation de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, et en vertu de l'article 159^a du *Code canadien du travail* et de l'article 8.2^b de la *Loi sur la santé des non-fumeurs*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement d'exclusion des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan*, ci-après.

RÈGLEMENT D'EXCLUSION DES MINES D'URANIUM ET DES USINES DE CONCENTRATION D'URANIUM DE LA SASKATCHEWAN

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
« emploi » Selon le cas, emploi auprès :
 - a) du preneur d'un bail de surface consenti aux fins d'extraction ou de traitement du minerai uranifère conformément à l'une ou l'autre des lois suivantes : *The Provincial Lands Act*, R.S.S. 1978, ch. P-31, *The Forest Act*, R.S.S. 1978, ch. F-19 et *The Forest Resources Management Act*, S.S. 1996, ch. F-19.1;
 - b) de l'exploitant d'une mine d'uranium ou d'une usine de concentration d'uranium qui extrait ou traite du minerai uranifère pour la personne visée à l'alinéa a) ou en son nom. (*employment*)« mine d'uranium ou usine de concentration d'uranium » Mine d'uranium ou usine de concentration d'uranium située dans la province de la Saskatchewan et assujettie à la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*. (*uranium mine or mill*)

EXCLUSION

2. L'emploi dans le cadre d'une mine d'uranium ou d'une usine de concentration d'uranium est soustrait à l'application :
 - a) des articles 122 à 158 du *Code canadien du travail*;
 - b) de la *Loi sur la santé des non-fumeurs*, à l'exception de l'article 8.2.

LOIS DE LA SASKATCHEWAN

3. Sous réserve de l'article 4, les lois et règlements qui suivent s'appliquent, avec leurs modifications successives, à l'emploi dans le cadre d'une mine d'uranium ou d'une usine de concentration d'uranium :

^a L.C. 1997, ch. 9, al. 125(1)(d)
^b L.C. 1997, ch. 9, al. 125(1)(h)
^c L.R., ch. 15 (4^e suppl.)

(a) *The Boiler and Pressure Vessel Act*, R.S.S. 1978, c. B-5, except section 39, and the following regulations made under that Act, namely,

(i) *Regulations Respecting The Design, Construction, Installation and Use of Boilers and Pressure Vessels*, SR 262/57,

(ii) *Regulations Respecting Compressed Gas Pressure Vessels*, SR 99/70,

(iii) *Regulations Respecting Examinations and Certificates of Engineers and Firemen*, SR 311/77, and

(iv) *Regulations Respecting the Welding of Boilers, Pressure Vessels and Pressure Piping*, SR 61/78;

(b) *The Electrical Inspection Act, 1993*, S.S. 1993, c. E-6.3, and the following regulations made under that Act, namely,

(i) *The Electrical Inspection Regulations*, Chapter E-6.3, Reg 1, except sections 19 to 21,

(ii) *The Use of Electricity in Mines Regulations, 1996*, Chapter E-6.3, Reg 4,

(iii) *The Canadian Electrical Code (Adoption) Regulations, 1999*, Chapter E-6.3, Reg 5, and

(iv) *The Canadian Electrical Code (Saskatchewan Amendments) Regulations, 1999*, Chapter E-6.3, Reg 6;

(c) *The Electrical Licensing Act*, S.S. 1988-89, c. E-7.2;

(d) *The Gas Inspection Act, 1993*, S.S. 1993, c. G-3.2, and *The Gas Inspection Regulations*, Chapter G-3.2, Reg 1;

(e) *The Gas Licensing Act*, S.S. 1988-89, c. G-4.1, and *The Gas Licensing Regulations*, Chapter G-4.1, Reg 1, except sections 10, 12 and 13;

(f) *The Occupational Health and Safety Act, 1993*, S.S. 1993, c. O-1.1, and the following regulations made or continued under that Act, namely,

(i) *The Occupational Health and Safety Regulations, 1996*, Chapter O-1.1, Reg 1, except section 84 and Parts XXVII, XXIX and XXXI, and

(ii) *The Mines Regulations*, SR 284/78, except Part XXVII;

(g) *The Passenger and Freight Elevator Act*, R.S.S. 1978, c. P-4, and *The Passenger and Freight Elevator Regulations, 1982*, Chapter P-4, Reg 1; and

(h) *The Radiation Health and Safety Act, 1985*, S.S. 1984-85-86, c. R-1.1, except section 18 and subsection 19(1), and *The Radiation Health and Safety Regulations*, Chapter R-1.1, Reg 1, except subsections 21(6) and (7), sections 24 to 28, 32, and 40 to 46, clause 47(1)(c), sections 48 to 50, sub-clauses 51(1)(b)(i) and 2(b)(i) and Forms A and B of Part III of the Appendix.

4. For the purposes of section 3,

(a) the reference to “notwithstanding section 29 of *The Summary Offences Procedure Act, 1990*” in clause 59(1)(a) of *The Occupational Health and Safety Act, 1993* shall be read as a reference to “notwithstanding subsection 787(2) of the *Criminal Code*”;

(b) subsection 4(1) of *The Boiler and Pressure Vessel Act* shall be read as if the reference to “that are subject to the legislative authority of the province” did not appear;

(c) a reference to “C.R.C.” wherever it occurs in the *Regulations Respecting Compressed Gas Pressure Vessels*, SR 99/70, shall be read as a reference to the Canadian Transportation Agency; and

a) *The Boiler and Pressure Vessel Act*, R.S.S. 1978, ch. B-5, à l'exception de l'article 39, ainsi que les règlements suivants pris en vertu de cette loi :

(i) *Regulations Respecting The Design, Construction, Installation and Use of Boilers and Pressure Vessels*, SR 262/57,

(ii) *Regulations Respecting Compressed Gas Pressure Vessels*, SR 99/70,

(iii) *Regulations Respecting Examinations and Certificates of Engineers and Firemen*, SR 311/77,

(iv) *Regulations Respecting the Welding of Boilers, Pressure Vessels and Pressure Piping*, SR 61/78;

b) *The Electrical Inspection Act, 1993*, S.S. 1993, ch. E-6.3, ainsi que les règlements suivants pris en vertu de cette loi :

(i) *The Electrical Inspection Regulations*, Chapitre E-6.3, Règl. 1, à l'exception des articles 19 à 21,

(ii) *The Use of Electricity in Mines Regulations, 1996*, Chapitre E-6.3, Règl. 4,

(iii) *The Canadian Electrical Code (Adoption) Regulations, 1999*, Chapitre E-6.3, Règl. 5,

(iv) *The Canadian Electrical Code (Saskatchewan Amendments) Regulations, 1999*, Chapitre E-6.3, Règl. 6;

c) *The Electrical Licensing Act*, S.S. 1988-89, Chapitre E-7.2;

d) *The Gas Inspection Act, 1993*, S.S. 1993, ch. G-3.2, et *The Gas Inspection Regulations*, Chapitre G-3.2, Règl. 1;

e) *The Gas Licensing Act*, S.S. 1988-89, Chapitre G-4.1, et *The Gas Licensing Regulations*, Chapitre G-4.1, Règl. 1, à l'exception des articles 10, 12 et 13;

f) *The Occupational Health and Safety Act, 1993*, S.S. 1993, ch. O-1.1, ainsi que les règlements suivants pris ou continués en vertu de cette loi :

(i) *The Occupational Health and Safety Regulations, 1996*, Chapitre O-1.1, Règl. 1, à l'exception de l'article 84 et des parties XXVII, XXIX et XXXI,

(ii) *The Mines Regulations*, SR 284/78, à l'exception de la partie XXVII;

g) *The Passenger and Freight Elevator Act*, R.S.S. 1978, ch. P-4, et *The Passenger and Freight Elevator Regulations, 1982*, Chapitre P-4, Règl. 1;

h) *The Radiation Health and Safety Act, 1985*, S.S. 1984-85-86, Chapitre R-1.1, à l'exception de l'article 18 et du paragraphe 19(1), ainsi que *The Radiation Health and Safety Regulations*, Chapitre R-1.1, Règl. 1, à l'exception des paragraphes 21(6) et (7), des articles 24 à 28, 32 et 40 à 46, de l'alinéa 47(1)(c), des articles 48 à 50 et des sous-alinéas 51(1)(b)(i) et 2(b)(i), ainsi que des formulaires A et B de la partie III de l'annexe.

4. Pour l'application de l'article 3 :

a) la mention « notwithstanding section 29 of *The Summary Offences Procedure Act, 1990* », à l'alinéa 59(1)(a) de la loi intitulée *The Occupational Health and Safety Act, 1993*, vaut mention de « notwithstanding subsection 787(2) of the *Criminal Code* »;

b) il est fait abstraction de la mention « that are subject to the legislative authority of the province » au paragraphe 4(1) de la loi intitulée *The Boiler and Pressure Vessel Act*;

c) la mention « C.R.C. », dans le règlement intitulé *Regulations Respecting Compressed Gas Pressure Vessels*, SR 99/70, vaut mention de « l'Office des transports du Canada »;

(d) section 3 of the *Passenger and Freight Elevator Act* shall be read as if the reference to “, or subject to, the legislative authority of” did not appear.

5. In case of an inconsistency between any of the provisions of the *Nuclear Safety and Control Act* and any regulations made under that Act and the provisions of these Regulations and the provisions of any act or regulation as incorporated into section 3 of these Regulations, the provisions of the *Nuclear Safety and Control Act* and its regulations prevail to the extent of the inconsistency.

REPEAL

6. The *Canada Occupational Health and Safety Regulations for Uranium and Thorium Mines*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

7. 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

These Regulations incorporate by reference Saskatchewan legislation on occupational safety and health (OSH), including smoking in the workplace. They apply to uranium mines and mills in Saskatchewan which are subject to the *Nuclear Safety and Control Act* and pursuant Regulations. The Regulations are being made following the passage in May 1996 of an amendment to the *Canada Labour Code* (Code) [S.C. 1996, c. 12, *An Act to amend the Canada Labour Code (nuclear undertakings) and to make a related amendment to another Act*]. This amendment was primarily made to eliminate a split jurisdiction situation resulting from a Supreme Court of Canada decision in 1993, whereby parts of Ontario Hydro were found to be subject to provincial labour laws, and other parts (nuclear facilities) were subject to federal laws. Subsequent to the Supreme Court decision, Saskatchewan has informally continued, jointly with the Labour Program of Human Resources Development Canada, to administer the OSH program for the province's uranium mines and mills.

In 1979, Saskatchewan's previous OSH legislation had been incorporated under the Code by reference in the *Canada Occupational Health and Safety Regulations for Uranium and Thorium Mines* (SOR/79-636). However, these existing Regulations have never been fully implemented. In addition, there currently is no thorium mining or related production in Canada. The existing Regulations therefore would be revoked and replaced by these Regulations, which also include application to uranium mills. This would also bring the OSH regulations into line with new federal regulations under the *Nuclear Safety and Control Act* dealing specifically with uranium mines and mills.

¹ SOR/79-636

d) il est fait abstraction de la mention « , or subject to, the legislative authority of » à l'article 3 de la loi intitulée *The Passenger and Freight Elevator Act*.

5. Les dispositions de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et de ses règlements l'emportent sur les dispositions incompatibles du présent règlement ainsi que des lois et règlements auxquels l'article 3 renvoie.

ABROGATION

6. Le Règlement canadien sur l'hygiène et la sécurité dans les mines d'uranium et de thorium¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. 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

Ce règlement incorpore par renvoi la législation de la Saskatchewan sur la sécurité et la santé au travail (SST) ainsi que sur l'usage du tabac en milieu de travail. Il s'applique aux mines d'uranium et aux usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan qui sont régies par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et par les règlements connexes. Le nouveau règlement a été pris à la suite de l'adoption, au mois de mai 1996, d'une modification apportée au *Code canadien du travail* (Code) [L.C. 1996, ch. 12, *Loi modifiant le Code canadien du travail (entreprises nucléaires) et une autre loi en conséquence*]. Cette modification a été adoptée afin d'éliminer la compétence partagée découlant d'une décision rendue par la Cour suprême du Canada en 1993. Cette décision a fait en sorte qu'une partie des travailleurs d'Ontario Hydro sont assujettis à la législation du travail provinciale tandis que d'autres, travaillant dans des centrales nucléaires, sont assujettis à la législation du travail fédérale. Après cette décision, la Saskatchewan a continué de façon officieuse à gérer le programme de SST, de concert avec le Programme du travail de Développement des ressources humaines Canada, pour les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium de la province.

En 1979, la législation précédente de la Saskatchewan en matière de SST avait été incorporée par renvoi dans le *Règlement canadien sur l'hygiène et la sécurité dans les mines d'uranium et de thorium* (DORS/79-636). Toutefois, ce règlement n'a jamais vraiment été appliqué. En outre, à l'heure actuelle, on n'exploite pas au Canada de mine de thorium et il n'y a pas de production connexe. Par conséquent, le règlement en vigueur serait abrogé et remplacé par le présent règlement, qui s'applique également aux usines de concentration d'uranium. Ainsi, le règlement serait aligné sur la nouvelle réglementation adoptée sous le régime de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, qui porte spécialement sur les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium.

¹ DORS/79-636

The Regulations deal only with conventional OSH, including smoking in the workplace. They do not deal with radiation safety matters, which is the mandate of the Canadian Nuclear Safety Commission.

The incorporated provincial OSH legislation will be administered and enforced by the Saskatchewan government through an agreement with the federal government. This will formalize a provincial OSH regime for these facilities.

Alternatives

The two alternatives in this case were: either allow federal OSH legislation to apply to uranium mines and mills in Saskatchewan, or incorporate provincial OSH legislation so that provincial laws could apply.

The alternative of applying federal OSH legislation to these facilities was considered. However, following the Supreme Court decision in question, strong representation was made to the federal government by the provincial government, and employer and employee representatives involved to apply provincial laws for conventional OSH in uranium mines and mills in Saskatchewan, and to have the Province act as the enforcement agent. Their arguments included an assessment that implementing federal law would cost time, effort and money, but with no corresponding improvement in workplace safety. Saskatchewan has been effectively regulating OSH at uranium mines and mills for many years.

In addition, one of the primary objectives of the Canada-Saskatchewan *Efficiency of the Federation Initiative* (EFI), launched in 1994, had been to make government work better by reducing duplication and overlap in federal regulatory programs. The EFI had promoted, as one of its initiatives, Saskatchewan's administration of the Province's OSH legislation in uranium mining.

In recent reports by joint federal-provincial environmental assessment panels on planned uranium mining projects in Saskatchewan (e.g., McArthur River, Midwest and Cigar Lake), the issue of overlap and duplication of federal and provincial OSH legislation was once again raised. Specific recommendations by the panels deal with concerns over the safety and health of the mine workers. Both the Saskatchewan and federal government's responses to the recommendations indicated their intention to eliminate the confusion over the existing dual responsibility for administering OSH legislation in the uranium mines.

Benefits and Costs Relating to Occupational Safety and Health Regulations

Since there is no anticipated reduction of injury risk specifically from having the federal government reference the Saskatchewan OSH legislation, no quantifiable dollar benefits can be listed. Nevertheless, there may be administrative efficiencies and estimated cost savings to be realized by having Saskatchewan continue to deliver the provincial OSH program to uranium mines and mills, while the federal authorities would continue to deliver

Le règlement vise uniquement les aspects traditionnels de la SST, notamment l'usage du tabac en milieu de travail. Il ne traite pas de la radioprotection, laquelle relève de la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

Dorénavant, le gouvernement de la Saskatchewan appliquera la législation provinciale en matière de SST, incorporée par renvoi. Le règlement officialisera le régime provincial de SST dans les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium de la province.

Solutions envisagées

Les deux solutions de rechange envisagées dans ce cas consistaient soit à permettre l'application de la législation fédérale en matière de SST aux mines d'uranium et aux usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan, soit à incorporer par renvoi la législation provinciale dans ce domaine pour qu'elle puisse s'appliquer à ces mêmes installations.

Nous avons examiné la possibilité d'appliquer la législation fédérale en matière de SST aux installations visées. Cependant, après la décision rendue par la Cour suprême, les gouvernements provinciaux ainsi que les représentants des employeurs et des employés concernés ont insisté auprès du gouvernement fédéral pour que les lois provinciales soient appliquées, en ce qui concerne les questions traditionnelles de SST, dans les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium en Saskatchewan, et pour que les provinces soient chargées d'appliquer la loi. Dans leurs arguments, elles soutenaient que la mise en oeuvre de la législation fédérale nécessiterait temps, efforts et argent, sans qu'il y ait d'amélioration correspondante de la sécurité dans le lieu de travail. La Saskatchewan réglemente de fait la SST dans les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium depuis de nombreuses années.

De plus, l'un des objectifs premiers de l'*Initiative sur l'efficacité de la fédération* (IEF) entre le Canada et la Saskatchewan, entreprise en 1994, était de rendre le gouvernement plus efficace en réduisant les chevauchements dans les programmes de réglementation. Dans le cadre de l'IEF, l'un des aspects favorisé était l'administration, par la Saskatchewan, de la législation provinciale en matière de SST dans les mines d'uranium.

Dans leurs rapports sur les projets d'exploitation des mines d'uranium proposés en Saskatchewan (p. ex. McArthur River, Midwest et Cigar Lake), les commissions fédérales-provinciales d'évaluation environnementale ont soulevé à nouveau la question du chevauchement des lois fédérales et provinciales en matière de SST. Elles ont formulé des recommandations précises concernant la sécurité et la santé des travailleurs dans ces mines. La réponse du gouvernement de la Saskatchewan et du gouvernement fédéral aux recommandations montre que ces derniers ont l'intention d'éliminer la confusion actuelle au sujet de la double responsabilité en ce qui concerne l'application de la législation en matière de SST dans les mines d'uranium.

Avantages et coûts de la réglementation en matière de santé et de sécurité au travail

Étant donné que le gouvernement fédéral ne s'attend pas à ce que le nombre d'accidents diminue parce qu'il incorpore par renvoi la législation de la Saskatchewan en matière de sécurité et de santé au travail, cette mesure ne comporte aucun avantage financier mesurable. Néanmoins, le fait de laisser à la Saskatchewan le soin d'exécuter le programme provincial de SST dans les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium pourrait se

Parts I (industrial relations) and III (labour standards) of the Code with respect to the same facilities. The factors used in the cost estimates included the very specialised nature of the industry itself, the number and remoteness of the uranium mine/mill sites, and related OSH concerns requiring specific short- and long-term corrective actions.

The alternative of applying federal OSH laws to uranium mines and mills in Saskatchewan would have involved some additional costs to the economy, without any corresponding improvement in the level of protection provided. There is currently no existing federal infrastructure which deals specifically with administering conventional safety and health matters in uranium mines and mills. Federally, the lack of legislated OSH provisions and limited technical expertise with respect to mining, as compared to that existing in Saskatchewan, would have resulted in increased costs primarily in the areas of hazardous materials control, protective equipment, materials handling and safety officer deployment.

Whether it is the federal or the Saskatchewan government that delivers its labour program to these facilities, the cost to government is similar. Therefore, no difference in sum total cost to the economy can be attributed to the regulatory option.

Benefits and Costs Relating to Non-smoking Regulations

As with OSH legislation, there are no net costs or benefits attributable to this Regulation. As of July 1997, the non-smoking provisions contained in Saskatchewan's OSH legislation are comparable to those under federal legislation. Since the hazardous nature of uranium mining/milling, provincial mining regulations and company policies already forbid smoking in designated "fire hazard areas" within the workplace, the legislation really has no immediate impact.

Consultation

Parties having an interest in these Regulations, more specifically the Canadian Nuclear Safety Commission, the provincial government and the representatives of management and employees at the affected uranium mines and mills, were consulted as part of the regulatory development process.

Compliance and Enforcement

The Regulations will be administered and enforced by the Saskatchewan government. A memorandum of understanding outlines the responsibility of the Saskatchewan government to perform this function, and includes a requirement for regular reporting to the federal government on activities related to enforcement.

traduire par une plus grande efficacité administrative et par des économies, tandis que les autorités fédérales continueraient d'appliquer les dispositions des parties I (relations du travail) et III (normes du travail) du Code pour ces mêmes installations. Les facteurs pris en compte dans l'estimation des coûts étaient notamment la nature hautement spécialisée du secteur, le nombre et l'éloignement des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium ainsi que les préoccupations existantes en matière de SST concernant lesquelles des mesures correctives à court et à long terme doivent être prises.

La solution de rechange, soit l'application de la législation fédérale sur la SST aux mines d'uranium et aux usines de concentration d'uranium, aurait entraîné une augmentation des coûts pour l'économie qui ne se serait traduite par aucune amélioration du niveau de protection des travailleurs. À l'heure actuelle, il existe aucune infrastructure fédérale qui s'occupe précisément des questions traditionnelles de sécurité et de santé au travail dans les mines d'uranium et les usines de concentration d'uranium. Au niveau fédéral, l'absence de dispositions législatives en matière de SST et les connaissances techniques limitées concernant les mines, comparativement à ce qui existe en Saskatchewan, aurait entraîné une montée des coûts, en particulier dans les secteurs du contrôle des matières dangereuses, de l'équipement de protection, de la manutention des produits et du déploiement des agents de sécurité.

Le coût d'application des programmes du travail du fédéral et de la Saskatchewan était similaire, le règlement n'a donc aucune incidence d'ordre économique.

Avantages et coûts de la réglementation sur l'usage du tabac

Comme pour la législation sur la SST, aucun coût ou avantage ne découlerait de ce règlement. Depuis le mois de juillet 1997, les dispositions de la législation provinciale en matière de SST relatives à l'usage du tabac sont comparables à celles qui figurent dans la législation fédérale. En raison du danger associé aux mines d'uranium et aux usines de concentration d'uranium, la réglementation provinciale sur les mines et les politiques de la compagnie interdisent déjà l'usage du tabac dans les secteurs du lieu de travail qui présentent des risques d'incendie, la législation n'a donc pas en réalité d'effet immédiat.

Consultations

Les parties intéressées, plus précisément la Commission canadienne de sûreté nucléaire, le gouvernement provincial et les représentants des employeurs et des employés des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium visées, ont été consultées dans le cadre du processus d'élaboration de la réglementation.

Respect et exécution

Le règlement sera appliqué par le gouvernement de la Saskatchewan. Un protocole d'entente décrit les responsabilités du gouvernement provincial à cet égard et prévoit la présentation de rapports réguliers au gouvernement fédéral sur les activités relatives à l'application du règlement.

Contact

Brian Curry
Legislative Coordinator
Operations
Labour Program
Human Resources Development Canada
Phase II, Place du Portage
Hull, Quebec
K1A 0J2
Telephone: (819) 994-4145
FAX: (819) 953-8883
E-mail: brian.curry@hrdc-drhc.gc.ca

Personne-ressource

Brian Curry
Coordonnateur de la législation
Opérations
Programme du travail
Développement des ressources humaines Canada
Phase II, Place du Portage
Hull (Québec)
K1A 0J2
Téléphone : (819) 994-4145
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-8883
Courriel : brian.curry@hrdc-drhc.gc.ca

Registration
SOR/2001-116 29 March, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)

P.C. 2001-482 29 March, 2001

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 (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 2, 2000, 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 (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)*.

**REGULATIONS AMENDING
THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS
(EXPIRY DATES FOR SECTIONS 108, 131 AND 206)**

AMENDMENTS

1. Subsection 108(66)¹ of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is replaced by the following:

(66) This section expires on January 1, 2005.

2. Subsection 131(3)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(3) This section expires on January 1, 2005.

3. Subsection 206(4)³ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) This section expires on January 1, 2005.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2001-116 29 mars 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)

C.P. 2001-482 29 mars 2001

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 (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 décembre 2000 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 (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (DATE DE
CESSATION D'EFFET DES ARTICLES 108, 131 ET 206)**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 108(66)¹ de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles² est remplacé par ce qui suit :

(66) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

2. Le paragraphe 131(3)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

3. Le paragraphe 206(4)³ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2005.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1993, c. 16

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

¹ SOR/96-366

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/97-14

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ DORS/96-366

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/97-14

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment to Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSRS) specifies new expiration dates for sections 108 "Lighting System and Retroreflective Devices", 131 "School Bus Pedestrian Safety Devices", and 206 "Door Locks and Door Retention Components". These sections incorporate Technical Standards Documents (TSDs) by reference and are due to expire. The new expiration date is January 1, 2005, for all three sections.

The TSDs that are incorporated by reference in the affected sections are published by the Department of Transport and reproduce the requirements of the equivalent US Federal Motor Vehicle Safety Standards, as amended from time to time, with certain adaptations. These adaptations include: the deletion of material that does not apply under the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) and the MVSRS, metrication of measurements, deletion of superseded dates, substitution of Canadian reporting requirements for US ones, where appropriate, and minor editorial changes. Incorporated by reference in several sections of Schedule IV to the MVSRS, TSDs contain most of these sections' safety requirements governing new motor vehicles offered for sale in Canada.

According to subsection 12(4) of the MVSA, a regulation that incorporates a TSD must specify an expiration date, which may be no later than five years after the date on which the TSD comes into force. New expiry dates must be specified for these sections before they expire. Otherwise, the safety requirements that they contain, which ensure the safety of the Canadian driving public, will cease to have the force and effect of law.

Effective Date

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

These three sections of the Regulations, and the TSDs that they incorporate, have been in effect for several years. The response from manufacturers on the use of TSDs has been favourable. TSDs allow US and Canadian requirements to be harmonized in a timely manner since changes made to the US standard can be adopted quickly in Canada. Furthermore, unique Canadian requirements may be added to alter or override some provisions of a TSD without defeating or interfering with the main objective of the Regulation.

The only alternative to specifying new expiration dates for these sections was to reproduce the requirements of the TSDs in sections 108, 131, and 206, which would have been unnecessarily costly for the Department and inconvenient for motor vehicle manufacturers.

Benefits and Costs

Since this amendment makes no changes to the technical requirements of the Regulations involved, it imposes no cost on the automotive industry or the public.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification à l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) reporte la date de cessation d'effet des articles 108 « Système d'éclairage et dispositifs rétro réfléchissants », 131 « Dispositifs de sécurité pour les piétons à proximité des autobus scolaires », et 206 « Serrures de porte et composants de retenue de porte ». Ces articles incorporent par renvoi des Documents de normes techniques (DNT) et doivent bientôt cesser d'avoir force de loi. La nouvelle date de cessation d'effet de ces trois articles est le 1^{er} janvier 2005.

Les DNT qui sont incorporés par renvoi dans les articles visés sont publiés par le ministère des Transports et reproduisent les exigences des *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (FMVSS) correspondantes des États-Unis, telles que modifiées périodiquement, avec certaines adaptations. Ces adaptations comprennent : la suppression de dispositions qui ne s'appliquent pas sous le régime de la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) et du RSVA, la conversion des mesures en unités métriques, la suppression de dates périmées, la substitution, le cas échéant, d'exigences canadiennes aux exigences américaines en matière de compte rendu et des remaniements mineurs du texte. Incorporés par renvoi dans divers articles de l'annexe IV du RSVA, les DNT renferment la plupart des exigences de ces articles relativement à la sécurité des véhicules automobiles neufs offerts en vente au Canada.

Aux termes du paragraphe 12(4) de la LSA, une norme qui incorpore un DNT doit préciser sa date de cessation d'effet, qui doit se situer dans les cinq années qui suivent son entrée en vigueur. De nouvelles dates de cessation d'effet doivent donc être prescrites pour ces articles avant qu'ils ne cessent d'être en vigueur. Sinon, les exigences en matière de sécurité qu'ils renferment et qui assurent la sécurité des automobilistes canadiens cesseront d'avoir force de loi.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

Solutions envisagées

Les trois articles du règlement et les DNT qu'ils incorporent ont été en vigueur depuis plusieurs années. La réaction des fabricants à l'utilisation des DNT a été favorable. Ces DNT permettent l'harmonisation des exigences canadiennes et américaines en temps opportun puisque les changements aux normes américaines peuvent être adoptés rapidement au Canada. En outre, des exigences particulières au Canada peuvent être ajoutées pour modifier ou supplanter les dispositions d'un DNT, sans aller à l'encontre de l'objectif principal du règlement.

La seule solution de rechange au report de la date de cessation d'effet de ces articles aurait été de reproduire les exigences des DNT dans les articles 108, 131 et 206, ce qui aurait été inutilement coûteux pour le ministère et peu pratique pour les fabricants de véhicules automobiles.

Avantages et coûts

Puisque la présente modification ne change pas les exigences techniques des articles visés, elle n'impose pas de coûts à l'industrie de l'automobile ni au public.

Consultation

Notice of the Department of Transport's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on December 2, 2000, and, due to its administrative nature, a thirty-day consultation period was allotted. Motor vehicle manufacturers, importers, and public safety organizations were also informed of this impending amendment through their regular government-industry meetings.

Two comments were received in response to pre-publication, one from the Province of Saskatchewan and the other from the US National Highway Traffic Safety Administration. Both parties were in favour of the proposed amendment.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the MVSR. The Department of Transport monitors 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*.

Contacts

For further information, please contact:
Dan Davis, P. Eng.
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1956
FAX: (613) 990-2913
Internet address: davisda@tc.gc.ca

For copies of Technical Standards Documents, please contact:
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-8616 or 1-800-333-0371
FAX: (613) 990-2913
Internet address: poiriju@tc.gc.ca

Consultations

Le ministère des Transports a donné avis de son intention d'apporter la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 2 décembre 2000 et, en raison de la nature administrative de cette modification, la période de consultation a été fixée à trente jours. Les fabricants de véhicules automobiles, les importateurs et les organismes de sécurité publique ont aussi été informés de ce projet de modification lors de leurs réunions régulières avec le ministère.

Deux commentaires ont été reçus à la suite de la publication préalable de la présente modification : un de la Saskatchewan et l'autre de la *National Highway Traffic Safety Administration* des États-Unis. Les deux parties étaient en faveur de la modification proposée.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont l'obligation de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du RSVA. 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 l'importateur 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 l'amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personnes-ressources

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :
Dan Davis, ingénieur
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1956
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : davisda@tc.gc.ca

Pour obtenir des exemplaires des Documents de normes techniques, veuillez communiquer avec :
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : poiriju@tc.gc.ca

Registration
SOR/2001-117 29 March, 2001

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles)

P.C. 2001-483 29 March, 2001

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 (Power-assisted Bicycles)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 20, 1999, 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 (Power-assisted Bicycles)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (POWER-ASSISTED BICYCLES)

AMENDMENTS

1. (1) The portion of the definition “motorcycle”¹ in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*² before paragraph (a) is replaced by the following:

“motorcycle” means a vehicle, other than a power-assisted bicycle, a restricted-use motorcycle, a low-speed vehicle, a passenger car, a truck, a multipurpose passenger vehicle, a competition vehicle or a vehicle imported temporarily for special purposes, that:

(2) The portion of the definition “restricted-use motorcycle”³ in subsection 2(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

“restricted-use motorcycle” means a vehicle, excluding a power-assisted bicycle, a competition vehicle and a vehicle imported temporarily for special purposes, but including an all-terrain vehicle designed primarily for recreational use, that:

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

“power-assisted bicycle” means a vehicle that:

- (a) has steering handlebars and is equipped with pedals,
- (b) is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground,
- (c) is capable of being propelled by muscular power,
- (d) has an electric motor only, which has the following characteristics, namely:

^a S.C. 1993, c. 16

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

¹ SOR/2000-304

² C.R.C., c. 1038

³ SOR/2000-182

Enregistrement
DORS/2001-117 29 mars 2001

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées)

C.P. 2001-483 29 mars 2001

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 (bicyclettes assistées)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 1999 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 (bicyclettes assistées)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (BICYCLETTES ASSISTÉES)

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage de la définition de « motocyclette »¹ au paragraphe 2(1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles² précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

« motocyclette » Véhicule, autre qu'une bicyclette assistée, une motocyclette à usage restreint, un véhicule à basse vitesse, une voiture de tourisme, un camion, un véhicule de tourisme à usages multiples, un véhicule de compétition ou un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

(2) Le passage de la définition de « motocyclette à usage restreint »³ au paragraphe 2(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

« motocyclette à usage restreint » Véhicule, y compris un véhicule tout terrain conçu principalement pour les loisirs, à l'exclusion d'une bicyclette assistée, d'un véhicule de compétition et d'un véhicule importé temporairement à des fins spéciales, qui, à la fois :

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

« bicyclette assistée » Véhicule qui répond aux conditions suivantes :

- a) il a un guidon et est équipé de pédales;
- b) il est conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol;
- c) il peut être propulsé par l'effort musculaire;

^a L.C. 1993, ch. 16

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

¹ DORS/2000-304

² C.R.C., ch. 1038

³ DORS/2000-182

- (i) it has a continuous power output rating, measured at the shaft of the motor, of 500 W or less,
- (ii) if it is engaged by the use of muscular power, power assistance immediately ceases when the muscular power ceases,
- (iii) if it is engaged by the use of an accelerator controller, power assistance immediately ceases when the brakes are applied, and
- (iv) it is incapable of providing further assistance when the bicycle attains a speed of 32 km/h on level ground,
- (e) bears a label that is permanently affixed by the manufacturer and appears in a conspicuous location stating, in both official languages, that the vehicle is a power-assisted bicycle as defined in this subsection, and
- (f) has one of the following safety features,
 - (i) an enabling mechanism to turn the electric motor on and off that is separate from the accelerator controller and fitted in such a manner that it is operable by the driver, or
 - (ii) a mechanism that prevents the motor from being engaged before the bicycle attains a speed of 3 km/h. (*bicyclette assistée*)

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The purpose of this amendment is to relieve power-assisted bicycles from having to comply with the federal safety standards, provided they possess certain technical characteristics. At present, power-assisted bicycles fall into the limited-speed motorcycle subclass of the *Motor Vehicle Safety Regulations* and accordingly must comply with the safety standards applicable to that type of vehicle.

This amendment was initiated in response to numerous requests received by the Department of Transport to exempt electric-powered bicycles that can be propelled by the combination of a power source and muscular power from having to comply with the safety standards prescribed for limited-speed motorcycles. Following a technical study of electric-powered bicycles, the findings of which are discussed below, and after consideration of the comments received in response to the Department's proposal for changes, which are reviewed in the Consultation section, the Department has decided to extend the scope of this amendment to electric-powered bicycles that can be propelled by a motor engaged by the use of an accelerator control.

The principle underlying the choice of the technical characteristics contained in the definition of power-assisted bicycles is that the use and performance of these vehicles must be similar to those of conventional bicycles. A power-assisted bicycle should require the use of pedals in order to be propelled by muscular power, and

d) il ne peut être muni que d'un moteur électrique, lequel possède les caractéristiques suivantes :

- (i) sa puissance nominale de sortie continue, mesurée à l'arbre du moteur, ne dépasse pas 500 W,
- (ii) s'il est enclenché par l'effort musculaire, la propulsion par le moteur cesse dès que cesse l'effort,
- (iii) s'il est enclenché par une commande d'accélération, la propulsion par le moteur cesse dès que sont appliqués les freins,
- (iv) il n'a plus d'effet d'entraînement lorsque la vitesse de la bicyclette assistée atteint 32 km/h sur un terrain plat;
- e) il porte une étiquette, apposée par le fabricant de façon inamovible et bien en évidence, qui précise dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'une bicyclette assistée au sens du présent paragraphe;
- f) il est équipé de l'un des dispositifs de sécurité suivants :
 - (i) un mécanisme marche-arrêt pour partir et arrêter le moteur électrique, lequel est distinct de la commande d'accélération et est installé de façon à pouvoir être actionné par le conducteur,
 - (ii) un mécanisme qui empêche l'enclenchement du moteur avant que la bicyclette n'ait atteint la vitesse de 3 km/h. (*power-assisted bicycle*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le but de la présente modification est de soustraire les bicyclettes assistées de l'application des normes de sécurité fédérales, à condition qu'elles possèdent certaines caractéristiques techniques. Actuellement, les bicyclettes assistées appartiennent à la sous-catégorie des motocyclettes à vitesse limitée du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* et, en conséquence, elles doivent être conformes aux normes de sécurité qui s'appliquent à ces véhicules.

La présente modification fait suite à la réception par le ministère des Transports de nombreuses demandes visant à exempter les bicyclettes électriques qui peuvent être propulsées par la combinaison d'une source de puissance et de l'effort musculaire du cycliste de l'obligation de se conformer aux normes de sécurité prescrites pour les motocyclettes à vitesse limitée. Au terme d'une étude technique sur les bicyclettes électriques dont les conclusions sont discutées ci-dessous, et compte tenu des commentaires reçus qui sont abordés plus loin, le ministère a décidé d'étendre la portée de cette modification aux bicyclettes électriques qui peuvent être propulsées par un moteur enclenché par une commande d'accélération.

Le principe sous-jacent au choix des caractéristiques techniques des bicyclettes assistées visées par la présente modification est que l'usage et le rendement de ces bicyclettes doivent être semblables à ceux d'une bicyclette conventionnelle. Une bicyclette assistée doit être munie de pédales pour pouvoir être

its motor should be incapable of providing propulsion assistance once the bicycle has attained a speed of 32 km/h. Furthermore, the continuous power output rating of the motor shall not exceed 500 watts.

The Current Regulations

Currently, power-assisted bicycles fall into a subclass of motorcycles called limited-speed motorcycles, the maximum speed of which is 70 km/h. As a result, power-assisted bicycles are called upon to comply with the safety standards for full-sized motorcycles, with the exception that reduced performance of certain lamps is permitted. They must be equipped with a headlamp, tail lamp, and license plate lamp that must be on when the engine is operating. In addition, they must have a mirror mounted on each side, a 17-digit vehicle identification number, a horn, a fuel control, a twist-grip throttle, a supplemental engine stop, front and rear wheel brakes, and controls and displays that operate in a specific manner. The noise emissions standard also applies to these vehicles.

Continuing to subject power-assisted bicycles to the safety standards for limited-speed motorcycles would, to all intents and purposes, have prevented this type of vehicle from being marketed in Canada, which would have deprived Canadians of a safe and non-polluting alternative mode of transportation. In point of fact, power-assisted bicycles are equipped with a power source that is incapable of providing propulsion assistance while simultaneously supplying power to the various light sources required under the safety standards.

The Amendment to the Regulations

This amendment defines the term “power-assisted bicycle” and excludes this type of vehicle from conformance with the safety standards applicable to limited-speed motorcycles. The purpose is not to relax the existing standards that apply to motorcycles and limited-speed motorcycles, but rather to remove from compliance with those standards a type of vehicle whose characteristics are not comparable to those of a motorcycle or moped. The power and speed limits set out here are similar to those of a bicycle and not those of a motorcycle. Like any other vehicle, power-assisted bicycles must comply with all applicable provincial or territorial requirements.

The proposal that was initially published in the *Canada Gazette*, Part I was limited to power-assisted bicycles that require muscular power in order to engage the motor. Partly in response to the numerous comments requesting that the Department do so, the scope of this amendment was broadened to include power-assisted bicycles that use an accelerator control to engage the motor, and thus do not have to be pedaled. There were two main reasons for this decision. The first was that an exhaustive study of electric bicycles conducted by the *Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec* (CEVEQ) showed that these two types of power-assisted bicycles offer comparable levels of safety. The second reason was that, in accordance with its 2000 Sustainable Development Strategy, it is the Department's policy to promote and encourage the use of alternative modes of transportation that can reduce traffic congestion in urban areas, while also protecting the environment. Both types of power-assisted

propulsée par l'effort musculaire, et le moteur n'a plus d'effet d'entraînement lorsque la bicyclette atteint la vitesse de 32 km/h. La puissance nominale de sortie continue du moteur est également limitée à 500 watts.

Réglementation actuelle

À l'heure actuelle, les bicyclettes assistées appartiennent à la sous-catégorie des motocyclettes appelées motocyclettes à vitesse limitée. Il s'agit de motocyclettes dont la vitesse maximale est de 70 km/h. Elles doivent être conformes aux normes de sécurité des motocyclettes de dimensions normales, sauf qu'il est permis de réduire la puissance lumineuse de certains dispositifs d'éclairage. Ces véhicules doivent être munis d'un projecteur, d'un feu de freinage et d'une lampe de plaque d'immatriculation qui doivent être allumés lorsque le moteur est en marche. Ils doivent également être dotés d'un rétroviseur latéral installé de chaque côté, d'un numéro d'identification à 17 caractères, d'un avertisseur, d'une commande de carburant, d'une manette tournante des gaz, d'une commande supplémentaire d'arrêt du moteur, de freins sur la roue avant et sur la roue arrière, ainsi que de commandes et d'affichages fonctionnant d'une manière spécifique. La norme relative aux émissions de bruit s'applique également à ces véhicules.

Le fait d'exiger que les bicyclettes assistées soient conformes aux normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée, ce serait empêcher, à toutes fins pratiques, la commercialisation de ce type de véhicules au Canada et priver les Canadiens d'un moyen de transport sécuritaire et non polluant. En effet, la source d'énergie dont est dotée la bicyclette assistée ne pourrait à la fois faciliter sa propulsion et alimenter les diverses sources lumineuses exigées par les normes de sécurité.

Modification au règlement

La présente modification définit le terme « bicyclette assistée » et exclut ce type de véhicules des exigences des normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée. Son but n'est pas d'assouplir les normes existantes qui sont applicables aux motocyclettes et aux bicyclettes à vitesse limitée, mais bien d'exclure un type de véhicules dont les caractéristiques ne sont en rien comparables à celles d'une motocyclette ou d'un cyclomoteur. Les limites de puissance et de vitesse prescrites dans le règlement se comparent à celles d'une bicyclette et non à celles d'une motocyclette. Comme tout autre véhicule, les bicyclettes assistées doivent aussi se conformer aux exigences provinciales ou territoriales prévues pour cette catégorie de véhicules.

Le projet de loi initialement publié dans la *Gazette du Canada* Partie I ne visait que les bicyclettes assistées nécessitant un recours à l'effort musculaire. La portée du règlement a été élargie afin d'englober aussi les bicyclettes assistées dont le moteur est actionné par une commande d'accélération, donc sans que le cycliste n'ait nécessairement à pédaler. Outre les commentaires reçus en ce sens, cette décision a également été motivée par deux raisons principales. La première est qu'une étude exhaustive sur les bicyclettes électriques réalisée par le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) a démontré que ces deux types de bicyclettes assistées offraient un niveau de sécurité comparable. Deuxièmement, conformément à sa Stratégie de développement durable (SDD) 2000, le ministère favorise et encourage l'utilisation de moyens de transports parallèles qui peuvent contribuer à la réduction de la congestion automobile dans les zones urbaines et à la protection de l'environnement. Les

bicycles represent viable alternatives, with some users even preferring the power-assisted bicycle equipped with an accelerator control as a means of transportation to and from work.

The purpose of the CEVEQ study, which was conducted over a period of four months, was to assess the safety of electric bicycles equipped with an accelerator control and those propelled by muscular power. Three hundred and sixty-nine people participated, who covered over 25,205 kilometres in four Canadian cities: Quebec City, Montreal, Toronto and Saint-Jérôme. Fifty-four electric bicycles from 10 different manufacturers were evaluated. The bicycles were used differently in the cities in the province of Quebec, where the 211 participants were able to travel to and from work over a two-week period. Because Ontario law prohibits the use of power-assisted bicycles on public roads unless they comply with the standards applicable to limited-speed motorcycles, the participants in that province were limited to riding their power-assisted bicycles for two-hour periods in designated locations. Since the Ontario participants logged only three percent of the total number of kilometres, the safety assessment focussed primarily on the results recorded in Quebec. The age of the participants ranged from 20 to 60 years, with a few over the age of 60. Nearly 25 percent were women.

Ninety-five percent of the cyclists who rode power-assisted bicycles with an accelerator control felt that they had full control over their bicycles, as did 96 percent of the riders of power-assisted bicycles that used muscular power. When asked to assess the safety of their bicycles, 85 percent of the cyclists who used power-assisted bicycles with an accelerator control said they felt safe, compared to 83 percent of the riders of bicycles requiring muscular power. The participants who did not feel safe gave the following reasons:

REASONS FOR CYCLIST INSECURITY (%)			
	Power-assisted bicycles with an accelerator control	Power-assisted bicycles requiring muscular power	Combined results
Lack of control	11%	26%	20%
Too heavy	63%	33%	45%
Too fast	7%	2%	4%
Insufficient braking	4%	24%	16%
Difficult to handle in traffic	15%	14%	14%

These percentages are broken down by the reason for a feeling of insecurity cited by the cyclists who did not feel safe riding power-assisted bicycles. The weight of the bicycle, not its speed was the main cause of riders' feelings of insecurity. Surprisingly, there was a greater sense of security with power-assisted bicycles than with conventional bicycles because participants had more power from standing starts and could react faster in traffic. In addition, participants were more likely to obey stop signs, since the electric motor made the bicycle easier to start again.

deux types de bicyclettes assistées offrent une solution de rechange intéressante, certains utilisateurs préférant même la bicyclette assistée munie d'une commande d'accélération pour se rendre au travail.

Réalisée pendant une période de quatre mois, l'étude du CEVEQ portait principalement sur l'évaluation de l'impact sur la sécurité des bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération et des bicyclettes assistées propulsées par l'effort musculaire. Trois cent soixante-neuf (369) personnes ont participé à l'étude, elles ont parcouru plus de 25 205 km dans quatre villes canadiennes : Québec, Montréal, Toronto et Saint-Jérôme. Cinquante-quatre bicyclettes électriques provenant de 10 fabricants différents ont été évaluées. Le mode d'utilisation des bicyclettes n'a pas été le même dans les villes québécoises où les 211 utilisateurs ont pu se déplacer pour se rendre au travail pendant une période de 2 semaines. La législation ontarienne interdisant l'utilisation de bicyclettes assistées sur les voies publiques à moins qu'elles ne soient conformes aux normes applicables aux motocyclettes à vitesse limitée, les participants n'ont pu se servir de la bicyclette assistée que pendant une période de 2 heures, et ce, dans des endroits désignés. Comme les participants ontariens n'ont effectué que 3 p. 100 du kilométrage total, l'évaluation de la sécurité a porté principalement sur les résultats obtenus au Québec. L'âge de la plupart des participants allait de 20 à 60 ans. Quelques-uns avaient plus de 60 ans. Près de 25 p. 100 était des femmes.

Sur l'ensemble des participants qui ont utilisé des bicyclettes assistées munies de commande d'accélération, 95 p. 100 ont estimé qu'ils avaient la pleine maîtrise de leur bicyclette. Ce résultat était de 96 p. 100 dans le cas des bicyclettes assistées enclenchées par l'effort musculaire. Lorsqu'on leur a demandé d'évaluer l'aspect sécurité, 85 p. 100 des cyclistes ayant utilisé une bicyclette assistée munie d'une commande d'accélération se sentaient en sécurité par rapport à 83 p. 100 de ceux qui avaient utilisé une bicyclette assistée enclenchée par l'effort musculaire. Les participants qui ne se sentaient pas en sécurité ont donné les raisons suivantes :

RAISONS DE L'INSÉCURITÉ DES CYCLISTES (%)			
	Bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération	Bicyclettes assistées enclenchées par l'effort musculaire	Résultats confondus
Manque de contrôle	11 %	26 %	20 %
Trop lourde	63 %	33 %	45 %
Trop rapide	7 %	2 %	4 %
Frein insuffisant	4 %	24 %	16 %
Difficile dans la circulation	15 %	14 %	14 %

Ces pourcentages représentent une répartition des raisons de l'insécurité parmi ceux et celles qui ne se sentaient pas en sécurité sur les bicyclettes assistées. La lourdeur de la bicyclette était la cause principale du sentiment d'insécurité et non la vitesse. Étonnamment, le sentiment de sécurité était plus fort avec la bicyclette assistée qu'avec la bicyclette conventionnelle car les participants avaient plus de puissance au démarrage et pouvaient réagir plus rapidement dans la circulation. On a souligné que les participants avaient une tendance plus marquée à respecter les arrêts sachant que le moteur électrique leur permettrait de repartir avec moins d'effort.

With respect to speed, the study found that riders perceived no benefit in using an electric bicycle if its propulsion assistance were limited to 23 or 24 km/h, since this speed is slower than their peak estimated speed of 30 km/h, with or without assistance. Given that power-assisted bicycles are heavier than conventional bicycles, greater effort would be required to maintain an acceptable average speed if propulsion assistance were to be limited to 24 km/h, which would discourage the use of this alternative mode of transportation.

In order to encourage the use of power-assisted bicycles, the speed limit on propulsion assistance originally proposed to be 24 km/h in the *Canada Gazette*, Part I has been raised to 32 km/h. This upper limit, which corresponds to the permissible speed limit in several U.S. states for this type of vehicle, should promote harmonization and facilitate trade between the two countries.

The continuous power output rating that was proposed remains unchanged at 500 watts, a level that well-trained cyclists can maintain for a short period of time. Since the underlying principle of this amendment is to specify technical parameters that are comparable to the performance of an average cyclist, a limit of 500 watts was considered safe and acceptable. Moreover, this power threshold is sufficient for the propulsion of tricycles and tandem bicycles. Raising the limit to 750 watts, as suggested by two of the commenters, would not be representative of a cyclist's actual performance and could prove dangerous. Most power-assisted bicycles currently available on the market have a power output rating of less than 500 watts.

The maximum pedal-to-power assistance ratio, which was originally set at 1:1, has been eliminated. Such a ratio would have prevented individuals with reduced muscle strength, such as senior citizens and individuals with physical disabilities, from enjoying the mechanical benefits of a higher ratio. A higher ratio enables a cyclist to travel at faster speeds while applying less power to the pedals than on a conventional bicycle. Moreover, it would have been difficult to ensure compliance with the requirement, since most power-assisted bicycles are equipped with an electronic switching system that allows riders to change the pedal-to-power assistance ratio with ease. The Department believes that limiting the power of the motor and the speed of propulsion assistance is sufficient to ensure public safety and that it is unnecessary to regulate the maximum pedal-to-power assistance ratio.

A clause has been added to the amendment that requires power-assisted bicycles to bear a permanently affixed label clearly stating that the power-assisted bicycle complies with the requirements of the definition. This stipulation will enable provincial and territorial governments to verify the compliance of the power-assisted bicycles used within their jurisdictions.

This amendment also requires the installation of an on-off mechanism to start and stop the motor when the power-assisted bicycle is not equipped with an "intelligent" system that prevents inadvertent starting of the motor. Since an electric motor is always operational ("live"), the Department was concerned that children might accidentally start the bicycle and possibly suffer serious injury as a result. An on-off mechanism would prevent this type of accident. Since most of the power-assisted bicycles available on the market are equipped with such a device, this measure will affect only new products. Instead of an on-off mechanism, some power-assisted bicycles are fitted with a device

En ce qui concerne la vitesse, l'étude a montré que les participants ne voyaient aucun avantage à utiliser une bicyclette électrique si l'assistance était limitée à 23 ou 24 km/h, une vitesse inférieure à leur vitesse de pointe estimée à 30 km/h et ce, avec ou sans assistance. Comme la bicyclette assistée est plus lourde que la bicyclette conventionnelle, l'effort déployé serait donc plus grand pour maintenir une vitesse moyenne acceptable si l'assistance se limitait à 24 km/h. Ceci pourrait détourner les utilisateurs potentiels de ce moyen de transport.

La limite de vitesse de 24 km/h proposée à l'origine dans le projet de règlement publié dans la *Gazette du Canada* Partie I a été haussée à 32 km/h. Ce seuil devrait encourager l'utilisation de la bicyclette assistée. De plus, il correspond à la limite permise dans plusieurs États américains pour ce type de véhicules, ce qui devrait promouvoir l'harmonisation et encourager le commerce entre les deux pays.

La puissance nominale de sortie continue est demeurée à 500 watts, une puissance que des cyclistes bien entraînés peuvent maintenir pendant une très courte durée. Comme le principe fondamental de cette réglementation est d'établir des paramètres techniques qui puissent se comparer aux performances et au rendement d'un cycliste moyen, une limite de 500 watts est jugée acceptable et sécuritaire. Cette puissance est également suffisante pour la propulsion de tricycles et de tandems. Hausser ce seuil à 750 watts, comme il a déjà été proposé, serait non seulement peu représentatif de la performance normale d'un cycliste, mais cela pourrait également s'avérer dangereux. La plupart des bicyclettes assistées disponibles sur le marché à l'heure actuelle ont une puissance nominale de sortie inférieure à 500 watts.

Le rapport maximal de puissance aux pédales fixé originellement à 1:1 a été supprimé. Tout d'abord, un tel rapport aurait empêché des personnes ayant une force musculaire réduite, comme des personnes âgées ou celles qui ont une déficience physique, de profiter de l'avantage mécanique d'un rapport plus élevé. En effet, un rapport plus élevé permet à un cycliste de se déplacer en exerçant sur les pédales une force moindre que celle qu'exige une bicyclette conventionnelle. De plus, il aurait été difficile d'assurer la conformité au règlement car la plupart des bicyclettes assistées sont munies d'un commutateur électronique qui permet à l'utilisateur de changer aisément le rapport de puissance aux pédales. Le ministère est d'avis que la limitation de la puissance du moteur et de la vitesse est suffisante pour assurer la sécurité du public et qu'il n'est pas nécessaire de réglementer le rapport maximal de puissance aux pédales.

Une nouvelle disposition prévoit l'installation d'une étiquette inamovible indiquant clairement que la bicyclette assistée est conforme aux exigences de la définition proposée. Cet ajout permettra aux gouvernements provinciaux et territoriaux de vérifier la conformité des bicyclettes assistées qui circulent sur leur territoire.

La présente modification exige également l'installation d'un mécanisme marche-arrêt pour faire démarrer et arrêter le moteur lorsque la bicyclette assistée n'est pas munie d'un système « intelligent » qui prévient sa mise en marche accidentelle. Comme le moteur électrique est toujours en marche, le ministère craignait que des enfants puissent actionner la bicyclette par inadvertance et se blesser sérieusement. Un mécanisme marche-arrêt prévient ce type d'accidents. Comme la plupart des bicyclettes assistées offertes sur le marché sont actuellement munies d'un tel dispositif, cette mesure ne vise que les nouveaux produits. Certaines bicyclettes assistées ne sont pas dotées d'un mécanisme

that prevents the motor from being engaged before the bicycle reaches a speed of 3 km/h. In such a case, there is no risk of accident and the amendment does not mandate the installation of an on-off mechanism.

It is anticipated that the provinces and territories will add the federal definition for power-assisted bicycles to their standards governing conventional bicycles, thereby ensuring the integration of all types of bicycles and avoiding potential safety problems for cyclists and the general public. The provinces and territories could adopt the federal definition as is or tailor it to meet their own specific needs.

Effective Date

This amendment comes into effect on the date of its registration by the Clerk of the Privy Council.

Alternatives

As was mentioned in the *Canada Gazette*, Part I, the Department prepared a *Preliminary Assessment Report on the Proposed Amendment of Section 2 of the Motor Vehicle Safety Regulations on Power-Assisted Bicycles*, dated January 7, 1998, to assess the possible courses of action. This report was sent to the provinces or their responsible agencies, the Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC), and other interested parties requesting their comments with respect to each of the options. The four options were as follows:

Option 1: *Maintain the existing requirements unchanged*

The Regulations would continue to require power-assisted bicycles to be classed as limited-speed motorcycles and to comply with the applicable safety standards.

Option 2: *Harmonize with the U.S. state requirements*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and develop applicable safety standards similar to those of the individual U.S. states, as suggested by the Motorcycle and Moped Industry Council.

Option 3: *Develop a unique Canadian regulation*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and develop applicable safety standards based on those prescribed for bicycles by the U.S. Consumer Product Safety Commission or by the International Standards Organization (ISO 4210 "Cycles - Safety Requirements for Bicycles").

Option 4: *Exclude power-assisted bicycles from compliance with the prescribed classes of vehicles*

Define power-assisted bicycles as a separate vehicle type and exclude them from having to comply with the requirements applicable to the prescribed classes of vehicles. This approach would be similar to the manner in which these vehicles are treated in other countries, including the U.S. and Japan.

marque-arrêt, elles sont plutôt munies d'un dispositif qui met le moteur en marche seulement lorsque la vitesse de la bicyclette atteint 3 km/h. Dans un tel cas, les risques d'accident sont absents et le règlement n'exige pas l'installation d'un mécanisme marche-arrêt.

On s'attend à ce que dans la plupart des cas, les autorités provinciales et territoriales rendent obligatoires pour les bicyclettes assistées les normes en usage. Ces normes s'ajouteraient à celles qui s'appliquent aux bicyclettes conventionnelles pour assurer un regroupement de tous les types de bicyclettes et éviter de créer un problème de sécurité pour les utilisateurs ou le public en général. Chaque province ou territoire pourra adopter la définition fédérale telle quelle ou y ajouter des restrictions supplémentaires pour répondre à ses besoins particuliers.

Date d'entrée en vigueur

La présente modification entre en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil Privé.

Solutions envisagées

Comme il a été mentionné dans la *Gazette du Canada* Partie I, le ministère a préparé un *Rapport d'évaluation préliminaire sur la modification proposée à l'article 2 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles portant sur les bicyclettes assistées*, daté du 7 janvier 1998, pour évaluer les solutions de rechange possibles. Ce rapport a été envoyé à chaque province ou aux agences responsables, au Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC), ainsi qu'aux personnes intéressées, leur demandant leurs commentaires et leurs préférences quant à chacune des options. Ces quatre options étaient les suivantes :

Option 1 : *Maintien des exigences actuelles*

Le règlement continuerait à exiger que les bicyclettes assistées soient considérées comme des motocyclettes à vitesse limitée et qu'elles se conforment aux normes de sécurité qui s'y appliquent.

Option 2 : *Harmonisation avec les États américains*

Définir les bicyclettes assistées et élaborer des normes de sécurité spécifiques semblables à celles qui s'appliquent dans les États américains et proposées par le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur.

Option 3 : *Élaboration d'un règlement canadien*

Définir les bicyclettes assistées et élaborer des normes de sécurité spécifiques qui s'inspireraient de celles qui sont prescrites pour les bicyclettes par la *Consumer Product Safety Commission* aux États-Unis ou par l'Organisation internationale de normalisation (norme ISO 4210, *Cycles - Exigences de sécurité des bicyclettes*).

Option 4 : *Exclure la bicyclette assistée des catégories de véhicules réglementées*

Définir les bicyclettes assistées et les exclure des catégories de véhicules réglementées. Le fait de soustraire ces véhicules à l'application du règlement correspondrait au traitement qui leur est réservé dans d'autres pays, dont les États-Unis et le Japon.

Comments Received in Response to the Preliminary Assessment Report

Comments were received from the governments of Manitoba, New Brunswick, Alberta, Nova Scotia, and Saskatchewan, as well as from the *Société de l'assurance automobile du Québec* (SAAQ), the Entreprises Track Test, the Motorcycle and Moped Industry Council, and the Insurance Corporation of British Columbia (ICBC).

The responses to the Preliminary Assessment Report varied, but most respondents supported harmonization with the requirements of the individual U.S. states. There was also support for defining power-assisted bicycles in the manner proposed and exempting them from compliance with the standards for limited-speed motorcycles; however, there was some hesitation with regard to this approach. One comment advocated maintaining the status quo.

Conclusion

Harmonizing with the requirements of the U.S. states, as some commenters favoured, would have been difficult because of the wide variation in their individual requirements. Consequently, it was decided to define power-assisted bicycles and remove them from the safety standards applicable to limited-speed motorcycles.

Benefits and Costs

Despite the fact that the benefits and costs of this amendment have not been quantified, it will undoubtedly have a positive impact on the environment and the economy. Subjecting power-assisted bicycles to the requirements for limited-speed motorcycles effectively exclude them from the Canadian market. The new definition will allow the sale of a new means of transportation that is attractive, safe, and environment-friendly. The technical characteristics set out in the definition will contribute to the safety of Canadians while having a minimal economic impact on the manufacturers of power-assisted bicycles since most of their products already meet the requirements of this amendment. The anticipated effects on the environment will be positive because this type of vehicle is powered by a non-polluting source of energy and its use should help to alleviate urban traffic congestion.

Consultation

Notice of the Department of Transport's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on November 20, 1999. Vehicle manufacturers and importers, as well as public safety organizations, were also informed of the proposed amendment during their regular meetings with government representatives.

In addition to considering the comments received following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, the Department conducted two further rounds of consultations with the provinces and the principal stakeholders in order to obtain their opinions on changes to the proposed technical characteristics of the definition of power-assisted bicycles and to garner their support for extending the scope of the amendment to include power-assisted bicycles equipped with an accelerator control.

The majority of respondents were in favour of the amendment. The government of Ontario and the SAAQ were concerned about

Commentaires reçus en réponse au Rapport d'évaluation préliminaire

Des commentaires ont été reçus des gouvernements du Manitoba, du Nouveau-Brunswick, de l'Alberta, de la Nouvelle-Écosse et de la Saskatchewan, de même que de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), des Entreprises Track Test, du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur et de l'*Insurance Corporation of British Columbia* (ICBC).

Les réponses au Rapport d'évaluation préliminaire variaient, mais la plupart des commentaires appuyaient l'harmonisation avec les États américains. Certains étaient également d'accord avec le genre de définition proposée pour les bicyclettes assistées et pour leur exemption des normes qui s'appliquent aux motocyclettes à vitesse limitée. Cependant, d'autres se sont dits réticents quant à une telle exemption. Un autre commentaire suggérait le maintien du statu quo.

Conclusion

L'harmonisation avec les États américains, comme certains l'ont suggéré, aurait été difficile en raison de la grande variété d'exigences des États. On a donc proposé de définir les bicyclettes assistées et de les exempter des normes qui s'appliquent aux motocyclettes à vitesse limitée.

Avantages et coûts

Quoique les avantages et les coûts de la présente modification n'aient pas été quantifiés, il est indéniable que ce projet a une incidence positive sur l'environnement et l'économie. Comme les bicyclettes assistées doivent obligatoirement satisfaire aux exigences des motocyclettes à vitesse limitée dans le cadre de la réglementation actuelle, ce type de véhicules est à toutes fins pratiques exclu du marché canadien. La nouvelle définition permettra la vente d'un nouveau moyen de transport intéressant, sécuritaire, et non polluant. Les caractéristiques techniques du règlement contribuent à la sécurité des Canadiens tout en ayant un impact économique minimal sur les fabricants de bicyclettes assistées, car le ou les produits de la plupart d'entre eux satisfont déjà aux exigences de la présente modification. Les effets sur l'environnement seront positifs car ce type de véhicules est mû par une source d'énergie non polluante et son utilisation devrait alléger les problèmes de congestion urbaine.

Consultations

Un préavis de l'intention du ministère des Transports a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 20 novembre 1999. Les fabricants et les importateurs de véhicules ainsi que les organismes de sécurité publique ont également été informés du projet de modification à l'occasion de leurs rencontres régulières avec des représentants du ministère.

En plus des commentaires reçus à la suite de la parution du projet de la modification dans la *Gazette du Canada* Partie I, le ministère a entrepris deux séries de consultations additionnelles auprès des provinces et des principaux intervenants afin d'obtenir leur avis et leur appui face aux changements des caractéristiques techniques des bicyclettes assistées et à l'élargissement de la portée du règlement pour inclure les bicyclettes assistées pouvant être propulsées par une commande d'accélération.

De façon générale, la majorité des intervenants étaient favorables à la modification. Le gouvernement de l'Ontario et la SAAQ

widening its scope to include power-assisted bicycles equipped with an accelerator control, while the government of Alberta, the ICBC, and the government of the Yukon approved. The government of Ontario stated that, if muscular power is not required for its propulsion, then a power-assisted bicycle is similar to a motorcycle or a moped and should, therefore, be subject to the safety standards applicable to limited-speed motorcycles. This opinion was shared by the MMIC. The Electric Vehicle Association of Canada (EVAC), the Toronto Atmospheric Fund, and Accessories Concepts Inc. were in favour of extending the scope of the amendment because, in their opinion, both types of power-assisted bicycles offer a comparable level of safety and doing so would facilitate the marketing of this type of vehicle in Canada.

The results of the exhaustive study conducted by CEVEQ convinced the Department that both types of power-assisted bicycle provide a similar level of safety when they meet the maximum power and speed requirements prescribed in the definition. Furthermore, it is expected that this amendment will encourage the use of this environment-friendly means of transportation, in accordance with the intent of the Department's sustainable transportation policy, and facilitate the emergence of a new industry in Canada.

The SAAQ, MMIC, Groupe Procycle Inc., EPS Energy and Propulsion Systems, and CEVEQ agreed with the proposal to limit the maximum power output rating of the motor to 500 watts, but pointed out that, in order to avoid the installation of several motors, the amendment should specify that this threshold applies to the entire propulsion system. They also noted that it should be made clear that the rated power is the continuous power output. The Ford Motor Company suggested raising this level to 750 watts in order to aid in the propulsion of products such as tandem bicycles and tricycles, whereas Vélo Québec proposed limiting the power output to 400 watts. EVAC initially supported a power threshold of 500 watts, which it considered reasonable and effective as a means of limiting the performance of power-assisted bicycles to acceptable levels, but subsequently came out in favour of a maximum power output rating of 750 watts, which it considered necessary to ensure good acceleration and to assist in climbing hills.

Maximum power output is a key element in ensuring the safe use of power-assisted bicycles. As already mentioned, a maximum power output of 500 watts is comparable to the optimum performance of a cyclist using a conventional bicycle, while 750 watts is well beyond the capability of the average cyclist. Furthermore, 500 watts provides sufficient power for the propulsion of a tandem bicycle or a tricycle. The elimination of the pedal-to-power assistance ratio of 1:1 that was proposed in the *Canada Gazette*, Part I gives flexibility to manufacturers and makes possible the use of a ratio that will maximize the motor's power output when required. The Department was concerned about the acceleration that could be achieved by a power-assisted bicycle equipped with a 750-watt motor, particularly if operated by a child. Power-assisted bicycles are intended to complement conventional bicycles and, as such, it is acceptable for them to require muscular effort on the part of the rider when going uphill.

To prevent the installation of several motors whose individual characteristics would meet the requirements of the definition, but

ont manifesté de l'inquiétude face à l'élargissement de la portée du règlement qui inclut maintenant les bicyclettes assistées munies d'une commande d'accélération, alors que le gouvernement de l'Alberta, l'ICBC, et le gouvernement du Yukon s'y sont montrés favorables. Le gouvernement de l'Ontario croit que si l'effort musculaire n'est pas nécessaire à la propulsion de la bicyclette assistée, celle-ci s'apparente à une motocyclette ou un cyclomoteur et devrait être assujettie aux normes de sécurité applicables aux motocyclettes à vitesse limitée. Cette opinion est partagée par le CIMC. L'Association des véhicules électriques du Canada (AVÉC), le *Toronto Atmospheric Fund*, et *Accessories Concepts Inc.* sont d'accord avec l'élargissement de la portée du règlement parce que les deux types de bicyclettes assistées offrent, selon eux, un niveau de sécurité comparable et que cette mesure facilitera la commercialisation de ce type de véhicules au Canada.

Suite à l'étude exhaustive du CEVEQ, le ministère est d'avis que les deux types de bicyclettes assistées offrent un niveau de sécurité comparable lorsqu'elles respectent les exigences de vitesse et de puissance maximales prescrites dans ce règlement. De plus, ce changement devrait encourager l'utilisation de ce moyen de transport non polluant, comme le veut la politique du ministère en matière de transports durables, tout en facilitant l'émergence d'une nouvelle industrie au Canada.

En réponse à la proposition de limiter la puissance nominale de sortie du moteur à 500 watts, la SAAQ, le CIMC, le Groupe Procycle Inc., EPS Système d'Énergie et Propulsion et le CEVEQ se sont dits d'accord avec ce niveau de puissance tout en indiquant que le règlement devrait préciser que ce seuil s'applique à l'ensemble du système de propulsion pour éviter l'installation de plusieurs moteurs et spécifier que la puissance nominale mesurée est la puissance continue. La compagnie Ford du Canada a suggéré de hausser ce niveau à 750 watts pour permettre la propulsion d'appareils, tels le tandem ou le tricycle, alors que Vélo Québec a proposé de limiter la puissance à 400 watts. L'AVÉC s'était initialement dite d'accord avec un seuil de puissance de 500 watts qu'elle considérait raisonnable et efficace pour limiter une performance excessive de la bicyclette assistée, mais l'association s'est par la suite prononcée en faveur d'un niveau de 750 watts qu'elle estimait nécessaire pour obtenir de bonnes accélérations et pour aider le cycliste à monter les côtes.

Le niveau de puissance maximal est un élément clé de la présente modification qui assure une utilisation sécuritaire de la bicyclette assistée. Un seuil de 500 watts peut se comparer au rendement optimal d'un cycliste qui utilise une bicyclette conventionnelle alors qu'un seuil de 750 watts est bien au-delà de la capacité d'un cycliste moyen. De plus, un seuil de 500 watts est suffisant pour propulser un tandem ou un tricycle. L'élimination du rapport maximal de puissance de 1:1, initialement proposé dans la *Gazette du Canada* Partie I, donne plus de flexibilité aux fabricants et leur offre la possibilité de se servir d'un rapport leur permettant d'utiliser le niveau maximal de puissance de sortie du moteur lorsque les circonstances l'exigent. De plus, le ministère craignait les effets de l'accélération que peut offrir une bicyclette assistée munie d'un moteur de 750 watts, surtout si le conducteur est un enfant. La bicyclette assistée se veut un complément à la bicyclette conventionnelle et, tout comme celle-ci, elle peut exiger de l'utilisateur un certain effort musculaire pour monter une côte.

Le règlement précise que la bicyclette assistée ne peut être munie que d'un moteur électrique pour prévenir l'installation de

which would exceed the prescribed limit of 500 watts for the propulsion system as a whole, this amendment specifies that power-assisted bicycles can be equipped with only one electric motor. EPS Energy and Propulsion Systems wanted the power rating requirement to be applied to the propulsion system as a whole in order to allow the installation of an electric motor at each driving position on a tandem bicycle. The Department will examine the possibility of installing more than one electric motor in a subsequent review.

With regard to increasing the maximum allowable speed of the motor, the government of Alberta, the ICBC, the Yukon government, Toronto Atmospheric Fund, Accessories Concept Inc., and EPS Energy and Propulsion Systems were in favour. They considered a threshold of 30 km/h to be safe, representative of the cruising speed of the average cyclist, and in accordance with the speed limits in most school zones and around the majority of playgrounds across Canada. The SAAQ preferred a threshold of 24 km/h, which it considered safer. The Ford Motor Company Inc. suggested a limit of 40 km/h, or at least 32 km/h, which is equivalent to the 20-m/h speed limit permitted in many U.S. states and which is the limit of the power-assisted bicycles produced by the company. Vélo Québec recommended a limit of 20 km/h, while EVAC suggested 32 km/h as a maximum speed in order to harmonize Canada's requirements with those of many of the U.S. states and to facilitate trade in power-assisted bicycles between the two countries.

A speed of 40 km/h exceeds the performance level of the average cyclist and is far too high to ensure the safety of riders. Conversely, a speed of 24 km/h would eliminate any incentive to buy a power-assisted bicycle, since a cyclist using a conventional bicycle can achieve higher average speeds. Although 32 km/h is not consistent with the speed limit in some school zones in Canada, it harmonizes with the speed limit of several U.S. states for this type of vehicle. In addition, the speed resulting from muscular power with assistance from an electric motor may exceed 32 km/h, which eliminates the need to limit the speed to the level prescribed in certain jurisdictions. The maximum speed of all the power-assisted bicycles used in the CEVEQ study was 32 km/h or less. It is believed that prescribing a maximum speed limit of 32 km/h on the motor of a power-assisted bicycle would have a minimal economic impact on manufacturers.

Following pre-publication of the proposal in the *Canada Gazette*, Part I, several commenters, including the Ford Motor Company, EVAC, Allwin Enterprises Inc., the MMIC, EPS Energy and Propulsion Systems, and Currie Technologies Inc., expressed their opposition to limiting the pedal-to-power assistance ratio to no more than 1:1, which was considered too restrictive and prevented maximum use of the motor's power to assist cyclists with reduced muscular strength. The SAAQ went so far as to suggest that a study of higher pedal-to-power assistance ratios be undertaken. The Department agreed with these comments and decided to eliminate the requirement without, however, conducting a formal study.

The Ontario government and the SAAQ requested that the Department regulate power-assisted bicycles so as to prevent alterations after their purchase for the purpose of increasing their power or speed. Although after-purchase vehicle modifications fall under provincial and territorial jurisdiction, the Department is sensitive to the problem of identifying vehicles whose characteristics

plusieurs moteurs dont les caractéristiques individuelles respecteraient les exigences de la définition, mais dont l'ensemble du système de propulsion dépasserait la limite prescrite de 500 watts. EPS Système d'Énergie et Propulsion a suggéré d'appliquer les exigences à l'ensemble du système de propulsion pour permettre l'installation de moteurs électriques à chaque position de conduite d'un tandem. Le ministère étudiera la possibilité d'installer plus d'un moteur électrique lors d'une révision ultérieure du règlement.

Plusieurs intervenants dont le gouvernement de l'Alberta, l'ICBC, le gouvernement du Yukon, le *Toronto Atmospheric Fund*, *Accessories Concept Inc.* et EPS Système d'Énergie et de Propulsion se sont dits favorables à augmenter la limitation de la vitesse maximale. Ceux-ci considèrent qu'un seuil de 30 km/h est sécuritaire, qu'il est représentatif de la vitesse de croisière d'un cycliste moyen, et qu'il correspond aux limites de vitesse dans la plupart des zones scolaires et autour des terrains de jeu au Canada. La SAAQ préfère un seuil de 24 km/h qu'elle juge plus sécuritaire. La compagnie Ford du Canada a proposé une limite de 40 km/h ou à tout le moins une limite de 32 km/h, ce qui correspond à 20 m/h, une vitesse permise dans plusieurs États américains et qui est la vitesse des bicyclettes assistées fabriquées par la compagnie. Vélo Québec a recommandé de limiter la vitesse à 20 km/h. L'AVÉC a suggéré l'adoption d'une vitesse de 32 km/h pour harmoniser la réglementation canadienne avec celle de plusieurs États américains et pour faciliter l'achat et la vente des bicyclettes assistées entre les deux pays.

Une vitesse de 40 km/h est au-delà du rendement d'un cycliste moyen et est beaucoup trop élevée pour assurer la sécurité de l'utilisateur. À l'opposé, une vitesse de 24 km/h ferait disparaître tout attrait pour l'achat d'une bicyclette assistée, étant donné qu'un cycliste qui utilise une bicyclette conventionnelle obtient une vitesse moyenne supérieure. Une vitesse de 32 km/h, quoique non conforme aux limites de vitesse de certaines zones scolaires canadiennes, s'harmonise avec la limite de vitesse permise dans plusieurs États américains pour ce type de véhicules. De plus, la conjugaison de l'effort musculaire du cycliste et de l'assistance du moteur électrique peut produire une vitesse supérieure à 32 km/h, ce qui élimine la nécessité de limiter la vitesse au seuil prescrit dans certaines administrations. Le rapport d'évaluation du CEVEQ indique que toutes les bicyclettes assistées avaient une vitesse égale ou inférieure à 32 km/h. Les répercussions économiques de cette exigence sur les fabricants de bicyclettes assistées sont donc faibles.

À la suite de la parution du projet de règlement dans la Partie I, plusieurs intervenants, dont Ford du Canada, l'AVÉC, Allwin Enterprises Inc., le CIMC, EPS Système d'Énergie et de Propulsion et Currie Technologies Inc. s'étaient opposés à ce que le rapport maximal de puissance soit limité à 1:1, jugeant que cette limitation était trop restrictive et empêchait l'utilisation maximale de la puissance du moteur pour aider les personnes avec des capacités musculaires réduites. La SAAQ a même suggéré d'entreprendre une étude portant sur des rapports de puissance plus élevés. Le ministère est d'accord avec les intervenants et a décidé d'éliminer l'exigence relative au rapport de puissance sans pour autant entreprendre une étude formelle sur le sujet.

Le gouvernement de l'Ontario et la SAAQ ont demandé au ministère de réglementer ce type de véhicules de façon à prévenir des modifications qui pourraient être faites par l'utilisateur après l'achat de la bicyclette assistée et qui viseraient à augmenter sa puissance ou sa vitesse. Quoique les modifications qui suivent l'achat d'un véhicule sont du ressort des provinces et des

may have been changed. It was partly with this in mind that the restriction on the pedal-to-power assistance ratio was eliminated, given that most power-assisted bicycles offer multiple settings. While it is difficult, if not impossible, to prevent after-purchase mechanical alterations, the problem is minimized by the fact that power-assisted bicycles are equipped with electronic speed control.

The SAAQ pointed out that the proposal published in the *Canada Gazette*, Part I lacked a requirement for a label, making enforcement of the definition virtually impossible. The Department agreed with the SAAQ and added a clause to that effect.

EVAC expressed concern about the absence of any device to prevent the inadvertent starting of the motor if an unattended child were to activate the accelerator control. Since an electric motor is always “live”, the potential risk of an accident is high. Ford of Canada Limited suggested adding a requirement for a switch to be held closed by the cyclist when pressing the accelerator control. EPS Energy and Propulsion Systems proposed that it be permissible for the electric motor to be activated only when a speed of 3 km/h was reached, which requires the cyclist to start pedalling before the motor can be engaged. The company currently markets bicycles with this feature. While both these recommendations have merit, the Department did not have data regarding their possible impact on manufacturers and riders and, therefore, decided to add a requirement for either an on-off switch that can be accessed by the rider or a mechanism that prevents the motor from being engaged before the bicycle attains a speed of 3 km/h. The latter requirement will allow EPS Energy and Propulsion Systems to continue to market its product, which is safe even though it is not equipped with an on-off mechanism. This requirement is also consonant with a comment made by the SAAQ suggesting that the power switch indicate whether the motor is on or off and that it be easily accessible to the cyclist.

Ford of Canada Limited requested a change to one of the defined characteristics of the electric motor once it is engaged by muscular power. For technical reasons, the company asked that the motor’s propulsion assistance be allowed to stop three seconds after muscular power ceases and not immediately, as prescribed in the proposal. The Department did not accede to this request. Allowing a three-second interval before the motor stops could seriously endanger the safety of the rider. In the CEVEQ study, one female cyclist barely avoided a very serious accident when the motor did not stop providing propulsion assistance immediately after she ceased pedalling.

The government of Alberta and the ICBC asked that the word “throttle” be replaced by the term “accelerator control”, which is a more general expression that gives greater flexibility to manufacturers as to the type of control that can be used. It also resembles more closely the French term “*commande d’accélération*”, which was used in the proposal. The Department agreed and amended the text accordingly.

The ICBC and Ford Motor Company raised questions regarding the use of power sources other than an electric motor. Ford

territoires, le ministère est sensible aux problèmes que peuvent éprouver les gouvernements provinciaux ou territoriaux à identifier un véhicule dont les caractéristiques ont été changées. C’est en partie dans cette optique que la mention d’un rapport de puissance a été supprimée, étant donné que la plupart des bicyclettes assistées permettent un réglage multiple. Il est difficile, sinon impossible, de prévenir les modifications mécaniques. Ce problème est toutefois minimisé aujourd’hui par le fait que le réglage de la vitesse se fait électroniquement.

La SAAQ a soulevé le problème de l’absence d’étiquetage dans la *Gazette du Canada* Partie I qui rendait, à toutes fins pratiques, impossibles le contrôle et le respect de la définition proposée. Le ministère est d’accord avec la SAAQ et une disposition a été ajoutée à cet effet.

L’AVÉC était inquiète de l’absence de dispositif pouvant prévenir la mise en marche involontaire de la bicyclette si un jeune enfant laissé sans surveillance décidait d’enclencher la commande d’accélération. Comme un moteur électrique est toujours en marche, le risque d’accident est effectivement élevé. Ford du Canada a proposé d’ajouter une disposition au règlement exigeant que l’utilisateur tienne un commutateur en position fermée pendant qu’il enclenche la commande d’accélération pour que la bicyclette puisse être propulsée. EPS Systèmes d’Énergie et de Propulsion a même suggéré d’ajouter une exigence qui ne permettrait l’activation du moteur électrique que si la vitesse était de 3 km/h, donc qui exigerait que le cycliste ait déjà commencé à pédaler. Cette compagnie offre actuellement une telle bicyclette. En dépit du fait que ces deux dernières recommandations soient intéressantes, le ministère ne possède pas de données relatives à leur impact sur les fabricants et les utilisateurs et il a donc décidé de limiter son intervention à l’ajout d’un mécanisme marche-arrêt qui serait accessible à l’utilisateur, ou d’un mécanisme qui empêche l’enclenchement du moteur avant que la bicyclette n’ait atteint la vitesse de 3 km/h. Cette disposition vise à ne pas pénaliser les produits de EPS Systèmes d’Énergie et de Propulsion qui sont sécuritaires sans pour autant être munis d’un mécanisme marche-arrêt. Cette mesure devrait assurer une sécurité adéquate. Cette exigence répond également à une observation de la SAAQ qui suggérait que le commutateur de puissance indique si le moteur était en position arrêt ou marche et que celui-ci soit accessible au conducteur.

Ford du Canada a demandé de modifier une des caractéristiques du moteur électrique lorsqu’il est enclenché par l’effort musculaire. Pour des raisons techniques, la compagnie voulait que le règlement précise que la propulsion par le moteur cesse après 3 secondes de l’arrêt de l’effort musculaire et non pas immédiatement comme le prescrit la modification. Le ministère n’est pas d’accord avec Ford. Un arrêt du moteur 3 secondes après l’arrêt de l’effort musculaire pourrait sérieusement mettre en péril la sécurité de l’utilisateur. L’étude de CEVEQ a montré que l’une des utilisatrices avait évité de justesse un accident très sérieux, parce que la propulsion par le moteur n’avait pas cessé immédiatement après l’arrêt de l’effort musculaire.

Le gouvernement de l’Alberta et l’ICBC ont demandé d’utiliser le terme « *accelerator control* » plutôt que « *throttle* », une expression générale qui offre une plus grande flexibilité au fabricant quant au type de commande qui peut être utilisée et qui s’apparente à l’expression française « *commande d’accélération* » utilisée dans le règlement. Le ministère est d’accord avec la suggestion proposée et a effectué le changement à cet effet.

L’ICBM et la compagnie Ford ont soulevé des questions quant à l’utilisation possible de sources d’énergie autres que le moteur

pointed out that the proposed definition excluded solar-powered methods of propulsion and low-emission combustion engines. The ICBC wondered whether the amendment would allow the use of hybrid systems that combine an electric motor with a combustion engine. The final definition was clarified to eliminate all ambiguity. An important goal of this amendment is to provide a safe, viable, and non-polluting alternative to conventional means of transportation. This alternative means must also perform on a level comparable to that of the average cyclist using a conventional bicycle. A bicycle equipped with an electric motor meets these conditions. Bicycles equipped with a combustion engine are subject to the requirements governing limited-speed motorcycles or motorcycles. The Department will consider amending the definition when other pollution-free power sources become available, at which time it will analyze the impact of such new power sources on the safety of riders and the public.

The MMIC asked for the addition of a clause to allow the installation of a “carrying assist feature” that would help a dismounted cyclist to push a power-assisted bicycle and that would be deactivated automatically when the rider mounted the bicycle. This feature is popular in Japan where cyclists consider it invaluable when climbing hills. Since the amendment is silent with regard to such a device, its installation would be permitted.

The SAAQ, the Quebec Department of Transportation, the ICBC, and the Toronto Atmospheric Fund raised other relevant issues that have not been addressed in this amendment. The ICBC suggested including a “brake and safety performance requirement that would ensure the motor drive mechanism and energy storage mechanism are properly secured”. The government of British Columbia is presently developing a regulation to that effect. Similarly, the SAAQ plans to require the wearing of safety helmets, to extend other conventional-bicycle standards to power-assisted bicycles, and to restrict the age of riders. Vélo Québec suggested an age limit of 14 years. The Toronto Atmospheric Fund recommended regulating the size of the wheels and noted that there is a lack of storage space for these vehicles. It also mentioned that locking power-assisted bicycles to the types of bicycle racks typically found in the city is difficult. The government of Ontario suggested that, in cooperation with its counterpart governments, educational material be developed to inform riders how to operate power-assisted bicycles safely.

The Department believes that the technical requirements contained in this amendment are sufficient to ensure the safety of Canadians. Moreover, the terms of the definition of power-assisted bicycles will allow the provinces and territories to add any specific provisions that they may deem necessary, and manufacturers will have the flexibility they need in order to offer a product that is better adapted to the needs of cyclists.

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 of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting

électrique. Ford mentionne que le règlement exclut l'utilisation d'un mode de propulsion à l'énergie solaire ou de moteurs à combustion à faible niveau d'émissions. L'ICBC se demandait si le règlement permettait l'utilisation d'un système hybride qui combinerait moteur électrique et moteur à combustion. La proposition finale a été clarifiée pour éliminer toute ambiguïté. Un des buts premiers de cette réglementation est d'offrir une solution de rechange sécuritaire, intéressante, et non polluante aux moyens de transport traditionnels. Ce moyen doit également procurer un rendement et une performance comparables à ceux obtenus par un cycliste moyen qui utilise une bicyclette conventionnelle. La bicyclette munie d'un moteur électrique remplit ces conditions. Toute bicyclette munie d'un moteur à combustion doit être conforme aux exigences d'une motocyclette à vitesse limitée ou aux exigences applicables à une motocyclette. Le ministère examinera la pertinence de modifier le règlement lorsque d'autres sources d'énergie non polluantes seront disponibles, et analysera à ce moment l'impact de ces nouvelles sources sur la sécurité des utilisateurs et du public.

Le CIMC a demandé l'inclusion d'une disposition autorisant l'installation d'un dispositif (« *carrying assist feature* ») qui permettrait au cycliste de faire avancer plus facilement la bicyclette assistée lorsqu'il n'est pas en selle et qui serait automatiquement désactivé lorsque le conducteur utilise la bicyclette. Cette option est particulièrement prisée par les Japonais lorsqu'ils doivent monter une côte. Quoique le règlement n'inclut pas de dispositions particulières à cet effet, il n'empêche nullement l'installation d'un tel dispositif.

D'autres questions relatives à la bicyclette assistée ont été soulevés par la SAAQ, le MTQ, l'ICBC ou le *Toronto Atmospheric Fund*, mais elles n'ont pas été abordées dans le règlement. L'ICBC a suggéré d'inclure un « *break and safety performance requirement that would ensure the motor drive mechanism and energy storage mechanism are properly secured* ». Le gouvernement de la Colombie-Britannique élabore présentement un règlement à cet effet. De même, la SAAQ envisage d'exiger le port du casque protecteur et d'appliquer d'autres normes relatives aux bicyclettes conventionnelles aux bicyclettes assistées de même que de restreindre l'âge des conducteurs. Vélo Québec a suggéré de limiter l'âge des conducteurs à 14 ans. Le *Toronto Atmospheric Fund* a recommandé de réglementer la grosseur des roues et a souligné le manque d'espace de rangement. De plus, cet organisme a soulevé la difficulté que les utilisateurs ont à verrouiller la bicyclette assistée sur les supports à vélo de la ville. Le gouvernement de l'Ontario a suggéré la préparation, en coopération avec les gouvernements provinciaux, de matériel éducatif à l'intention des usagers pour les informer sur la façon de conduire la bicyclette assistée en toute sécurité.

Le ministère croit que les exigences techniques du présent règlement sont suffisantes pour assurer la sécurité des Canadiens. De plus, le règlement n'empêche pas l'ajout de dispositions particulières dans la réglementation provinciale ou territoriale si la province ou le territoire le juge nécessaire, et les fabricants pourront toujours offrir un produit plus adapté aux besoins des utilisateurs.

Respect et exécution

Les fabricants et 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

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

Brian Jonah, Director
Motor Vehicle Standards and Research
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1968
FAX: (613) 990-2913
Internet address: jonahb@tc.gc.ca

inspectant des véhicules et en soumettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est détecté, le fabricant ou l'importateur 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 pourrait être condamné à une amende comme le prévoit la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personne-ressource

Brian Jonah, directeur
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1968
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Adresse Internet : jonahb@tc.gc.ca

Registration
SOR/2001-118 29 March, 2001

FISHERIES ACT

Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993

P.C. 2001-484 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to sections 8 and 43^a of the *Fisheries Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993*.

**REGULATIONS AMENDING THE
PACIFIC FISHERY REGULATIONS, 1993**

AMENDMENTS

1. (1) Subitem 3(13)¹ of Part I of Schedule II to the *Pacific Fishery Regulations, 1993*² is replaced by the following:

Item	Column I Registration or Licence	Column II Fee (\$)
3. (13)	Commercial Fishing Licences — Annual Category L – Halibut	\$310.00 multiplied by the number of tonnes of halibut authorized to be taken under the licence, minus 40% of that product where the product is less than \$2,500.00, or minus \$1,000.00 where the product is \$2,500.00 or more.

(2) Subitem 3(18)³ of Part I of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Registration or Licence	Column II Fee (\$)
3. (18)	Commercial Fishing Licences — Annual Category W – Shrimp by means of trap	\$320.00

COMING INTO FORCE

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Fisheries and Oceans (DFO) currently charges commercial fishers a fee for shrimp-by-trap and halibut

^a S.C. 1991, c. 1, s. 12
¹ SOR/99-8
² SOR/93-54
³ SOR/98-237

Enregistrement
DORS/2001-118 29 mars 2001

LOI SUR LES PÊCHES

Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993)

C.P. 2001-484 29 mars 2001

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu des articles 8 et 43^a de la *Loi sur les pêches*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
DE PÊCHE DU PACIFIQUE (1993)**

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 3(13)¹ de la partie I de l'annexe II du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)*² est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Enregistrement et permis	Colonne II Droit (\$)
3. (13)	Permis de pêche commerciale — Annuel Catégorie L – Flétan	310 \$ multiplié par le nombre de tonnes de prises de flétan autorisées en vertu du permis, moins 40 p. 100 de ce produit lorsque ce produit est inférieur à 2 500 \$, ou moins 1 000 \$ lorsque le produit est de 2 500 \$ ou plus.

(2) Le paragraphe 3(18)³ de la partie I de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne I Enregistrement et permis	Colonne II Droit (\$)
3. (18)	Permis de pêche commerciale — Annuel Catégorie W – Pêche de la crevette (casier)	320,00 \$

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Actuellement, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) impose aux pêcheurs commerciaux des droits de permis pour la

^a L.C. 1991, ch. 1, art. 12
¹ DORS/99-8
² DORS/93-54
³ DORS/98-237

licences. These fees include management costs (e.g. program delivery and human resource costs) which fund collaborative programs (e.g. shrimp trap limit program, halibut individual vessel quota program) that have been implemented in these fisheries.

Recently, fishers have formed a shrimp trap industry association and an association of commercial halibut vessel owners. These associations enable industry representatives to assume greater responsibilities in the development and delivery of the commercial harvest plans, and to become more directly responsible for considering the effects, impacts and costs of implementing the harvest plans.

Consequently, DFO is proposing to eliminate regulated industry contributions to management costs by amending the *Pacific Fishery Regulations, 1993*, under the *Fisheries Act*, to reduce the fee for commercial shrimp-by-trap and halibut fishing licences.

DFO's position is that licence holders should voluntarily contribute funds for improved management of their fisheries through the development of Joint Project agreements with DFO rather than as a regulated requirement. DFO and the industry are discussing Joint Project agreements to fund management programs and program delivery costs.

Alternatives

There is no alternative to a regulatory amendment to reduce licence fees.

Benefits and Costs

The current licence fee of \$1,790 for shrimp-by-trap fishing will be reduced to \$320, a saving of \$1,470 to each of the 253 commercial shrimp-by-trap licence holders. The current licence fee for halibut is reduced by \$250, plus a savings of \$144.70 per each tonne of halibut authorised to be taken under the licence, an average saving of \$1,643 for each of the 423 commercial halibut licence holders. The total reduction of commercial licence fees for shrimp-by-trap and halibut is approximately \$1,066,910.

As a consequence of the regulatory amendment and Joint Project agreements, the government's administrative costs for the collection of fees, allocation of fees, tracking and accounting for expenditures and program costs to establish contracts (e.g. dock-side monitoring programs, hail line information collection, data entry to databases) will be eliminated. Some of these governmental savings will be offset by increased workload in human resources and development, negotiations and implementation of collaborative agreements with the industry.

Industry organisations may experience increased administrative costs in establishing alternative arrangements for these management activities. However, the shrimp-by-trap and halibut industries will become more responsible for the fisheries by contributing to the development of the commercial harvest plans.

pêche du flétan et la pêche au casier de la crevette. Ces droits comprennent des coûts de gestion (prestation de programmes, ressources humaines, etc.) servant à financer des programmes de collaboration (programme de limitation dans la pêche au casier de la crevette, programme de quotas par bateau de pêche du flétan, etc.) mis sur pied dans ces secteurs de pêche.

Récemment, les pêcheurs ont formé une association de représentants de l'industrie de la pêche au casier de la crevette et une association de propriétaires de bateaux de pêche commerciale du flétan. Ces associations accroissent le rôle que peuvent jouer les représentants de l'industrie quant à l'élaboration et la réalisation de plans de pêche commerciale et à l'analyse des effets de ces plans ainsi que de leurs coûts de réalisation.

C'est dans ce contexte que le MPO propose de cesser d'imposer des coûts de gestion à l'industrie grâce à une modification du *Règlement de pêche du Pacifique (1993)*, en application de la *Loi sur les pêches*, qui réduirait les droits de permis pour la pêche du flétan et la pêche au casier de la crevette.

Le MPO estime que les titulaires de permis devraient cofinancer la gestion de leurs pêches sur une base volontaire en établissant des ententes de projet conjoint avec le MPO plutôt qu'en se voyant imposer des frais contributifs par règlement. Ainsi, le MPO et l'industrie partageraient les coûts des programmes de gestion régis par ces ententes en discussion.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autre solution envisagée que celle de modifier le règlement pour réduire les droits de permis.

Avantages et coûts

Les droits de permis s'élèvent actuellement à 1 790 \$ pour la pêche au casier de la crevette. Ils seront réduits à 320 \$, ce qui représente une économie de 1 470 \$ pour chacun des 253 titulaires de permis de pêche commerciale pour la pêche au casier de la crevette. Les droits de permis actuels pour la pêche de flétan seront abaissés de 250 \$, auxquels s'ajouteront 144,70 \$ par tonne de flétan autorisée par le permis, ce qui représente une économie moyenne de 1 643 \$ pour les 423 titulaires de permis de pêche commerciale du flétan. Ensemble, les baisses des droits de pêche commerciale pour la pêche du flétan et la pêche au casier de la crevette totaliseront environ 1 066 910 \$.

Grâce aux modifications réglementaires et aux ententes de projet conjoint, l'administration fédérale épargnera les frais engagés pour percevoir les droits de permis, les déterminer, effectuer le suivi et la comptabilité des dépenses de programmes engagées pour établir les contrats (programmes de vérification à quai, de réception des rapports radio, saisie dans les bases de données). Par contre, certaines de ces économies seront contrebalancées par une hausse de la charge de travail des ressources humaines, ainsi que par la préparation d'ententes de collaboration avec l'industrie, leur négociation et leur mise en oeuvre.

Les coûts administratifs incombant aux membres des industries visées risquent d'augmenter avec l'établissement des ententes destinées à ces activités de gestion, mais leur part de responsabilité au regard de leurs secteurs de pêche augmentera aussi, puisqu'ils participeront désormais à l'élaboration des plans de pêche commerciale.

Consultation

Shrimp-by-Trap

Shrimp trap licence holders and their representatives were advised in 1997 that the arrangement allowing management fees to be collected as part of the licence fee would terminate in 2001. This notice has been published annually since 1998 in the commercial harvest plans. Harvest plans are distributed to licence holders as well as coastal First Nations and are available on DFO's Internet site or on request.

The proposed change has also been discussed with the Prawn Sectoral Committee over the past two years. This Committee is an advisory body to DFO on matters pertaining to the shrimp trap fisheries. The Committee includes elected representatives of the commercial licence holders and invited representatives of buyers, the provincial government, the Sports Fishing Advisory Board, First Nations, and the Coastal Communities Network. Information about alternative cost recovery and program funding mechanisms that are available after the end of the current management funding arrangement was provided to the elected industry representatives and to all commercial licence holders by mail in 1999, and has been updated in 2000.

The reduction in the shrimp trap licence fee to remove the management fee component was anticipated by industry. Although expressing concerns for change in the present fee regime, industry has reacted positively to the initiative of Joint Project agreements with DFO for the future management of this fishery.

Halibut

The proposed removal of the management component of the halibut licence fee has been discussed with the Halibut Advisory Board since 1997. The Board is an advisory body to DFO on matters pertaining to the commercial halibut fishery. The Board includes elected representatives of the commercial licence holders and invited representatives of buyers, the provincial government, the Sports Fishing Advisory Board and First Nations. The Board has repeatedly requested over the past two years that the management portion of the fee be removed from the *Pacific Fishery Regulations, 1993*.

Support for this amendment has also been expressed by the Pacific Halibut Management Association of British Columbia (PHMA). The PHMA, a provincial society that currently represents 85% of the commercial halibut licence holders was created to advance Joint Project agreements in the commercial fishery. Through the PHMA, halibut fishers intend to enter formal Joint Project agreements with DFO and assume a greater role in the day-to-day operations of the fishery.

The reduction in the licence fee to remove the management fee component is widely supported by the halibut industry. The industry supports this initiative because they see it as a way to advance Joint Project agreements with the government.

These Regulations were published in the *Canada Gazette, Part I*, on February 24, 2001 and no comments were received.

Consultations

Pêche au casier de la crevette

Les titulaires de permis de pêche au casier de la crevette et leurs représentants ont appris en 1997 que les dispositions permettant à l'administration fédérale de prélever des coûts de gestion dans leurs droits de permis prendraient fin en 2001. Depuis 1998, cette annonce a été réitérée chaque année dans les plans de pêche commerciale. Les plans de pêche sont distribués aux titulaires de permis et aux Premières nations. On peut également les consulter sur le site Web du MPO ou se les procurer sur demande.

Au cours des deux dernières années, le Comité sectoriel de la pêche à la crevette a participé aux discussions sur le changement proposé. Ce comité conseille le MPO en matière de pêche au casier de la crevette. Il est composé de représentants élus des titulaires de permis de pêche commerciale et de représentants invités des acheteurs, du gouvernement provincial, du Sports Fishing Advisory Board, des Premières nations et du Coastal Communities Network. En 1999, les représentants élus de l'industrie ainsi que tous les titulaires de permis de pêche commerciale ont reçu sous pli de l'information concernant les mécanismes de recouvrement des coûts et de financement du programme qu'on pourrait adopter au lendemain de l'actuelle entente de financement de la gestion. Ils ont reçu une mise à jour de ces informations en 2000.

L'industrie s'attendait à cette réduction des droits de permis, desquels on soustraira les coûts de gestion. Bien qu'elle nourrisse certaines inquiétudes à l'égard du changement au régime de droits actuel, l'industrie a réagi positivement à l'initiative d'ententes de projet conjoint avec le MPO pour la gestion future de ses pêches.

Pêche du flétan

La proposition de soustraire les coûts de gestion des droits de permis de pêche du flétan est l'objet de discussions avec le Conseil consultatif du flétan depuis 1997. Ce comité conseille le MPO en matière de pêche commerciale du flétan. Il se compose de représentants élus des titulaires de permis de pêche commerciale et de représentants invités des acheteurs, du gouvernement provincial, du Sports Fishing Advisory Board et des Premières nations. À de nombreuses reprises au cours des deux dernières années, le Conseil a demandé que la partie des droits consacrée à la gestion soit supprimée et que le *Règlement de pêche du Pacifique* de 1993 soit modifié en conséquence.

La Pacific Halibut Management Association (PHMA) de la Colombie-Britannique s'est également prononcée en faveur de cette modification. La PHMA, une société provinciale regroupant actuellement 85 % des titulaires de permis de pêche du flétan, a été fondée pour promouvoir les ententes de projets conjoints en matière de pêche commerciale. Par l'intermédiaire de la PHMA, les pêcheurs de flétan veulent conclure des ententes de projet conjoint officielles avec le MPO et jouer ainsi un rôle accru dans les décisions influençant leurs activités quotidiennes.

L'industrie de la pêche du flétan appuie massivement la proposition de soustraire les coûts de gestion des droits de permis, proposition qu'elle perçoit comme un bon moyen de favoriser les ententes de projet conjoint avec l'administration fédérale.

La publication de ces modifications a été faite dans la *Gazette du Canada* Partie I le 24 février 2001 et aucun commentaire n'a été reçu.

Compliance and Enforcement

DFO will continue to administer compliance with the requirements of the licence fees, under the *Fisheries Act*. Joint Project agreements may provide additional opportunity for enforcement. For example, the halibut enforcement program currently funds 80% of the salary, benefits and other costs of five fishery officers and will continue to be funded through an agreement with the PHMA. Industry may choose in the future to provide funds to DFO for additional deployment of either charter patrol vessel guardians or fishery officers.

Contacts

Heather James
Chief, Pacific Operations
Resource Management Branch
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Tel.: (613) 993-5045
FAX: (613) 990-9764

Shadi Aghaei
Policy Analyst
Legislative and Regulatory Affairs
Fisheries and Oceans Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0E6
Tel.: (613) 991-1273
FAX: (613) 990-0120

Respect et exécution

Le MPO continuera de faire appliquer les dispositions relatives aux droits de permis contenues dans la *Loi sur les pêches*. Des ententes de projet conjoint pourraient s'ajouter aux mesures d'application de cette loi. Actuellement, 80 % du salaire, des avantages sociaux et des frais connexes de cinq agents de pêche proviennent des fonds du programme d'application de la réglementation dans l'industrie de la pêche du flétan. Ce financement sera désormais régi par une entente avec la PHMA. L'industrie pourrait décider, à l'avenir, de financer le MPO pour le déploiement de gardiens de bateaux patrouilleurs affrétés ou d'agents de pêche supplémentaires.

Personnes-ressources

Heather James
Chef, Opérations du Pacifique
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Tél. : (613) 993-5045
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-9764

Shadi Aghaei
Analyste des politiques
Affaires législatives et réglementaires
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Tél. : (613) 991-1273
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-0120

Registration
SOR/2001-119 29 March, 2001

CANADA BUSINESS CORPORATIONS ACT

Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations

P.C. 2001-489 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to section 261^a of the *Canada Business Corporations Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA BUSINESS CORPORATIONS REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subparagraph 57(1)(a)(xi)¹ of the *Canada Business Corporations Regulations*² is replaced by the following:

(xi) the *Canada Transportation Act* and any regulations made under it; and

(2) Subsection 57(2) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (a):

(b) the *Canada Transportation Act* and any regulations made under it.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

In order to operate a publicly available air service in Canada, a corporation must hold a licence issued by the Canadian Transportation Agency (the Agency) pursuant to the provisions of the *Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10 (the CTA). One of the fundamental requirements for licence issuance, as well as maintenance of a licence, is that the corporation must, at all times, be Canadian as defined in section 55 of the CTA. In order to be Canadian within the meaning of section 55 of the CTA, a corporation must be: (a) incorporated or formed under the laws of Canada or a province; and (b) controlled in fact by Canadian citizens or by permanent residents within the meaning of the *Immigration Act*, R.S.C. 1985, c. I-2, or by entities that are themselves controlled in fact by Canadian citizens or permanent residents. In addition, at least 75 percent, or such lesser percentage as the Governor in Council may by regulation specify, of the voting interests

^a S.C. 1994, c. 24, s. 27

^b S.C. 1994, c. 24, s. 1

¹ SOR/88-63

² SOR/79-316; SOR/89-323

Enregistrement
DORS/2001-119 29 mars 2001

LOI CANADIENNE SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS

Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral

C.P. 2001-489 29 mars 2001

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu de l'article 261^a de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SOCIÉTÉS PAR ACTIONS DE RÉGIME FÉDÉRAL

MODIFICATIONS

1. (1) Le sous-alinéa 57(1)(a)(xi)¹ du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral*² est remplacé par ce qui suit :

(xi) la *Loi sur les transports au Canada* et ses règlements;

(2) Le paragraphe 57(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :

b) la *Loi sur les transports au Canada* et ses règlements.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Avant qu'une entreprise puisse exploiter un service aérien offert au public au Canada, elle doit détenir une licence délivrée par l'Office des transports du Canada (l'Office) conformément aux dispositions de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. (1996), ch. 10 (la Loi). La délivrance d'une licence, ainsi que son maintien, sont subordonnés à l'exigence fondamentale selon laquelle l'entreprise doit être en tout temps canadienne au sens de l'article 55 de la Loi. Afin de satisfaire aux exigences de cette disposition, l'entreprise doit a) être constituée au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et b) être contrôlée de fait par des Canadiens ou des résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration*, L.R.C. (1985), ch. I-2, ou par des entités qui sont elles-mêmes contrôlées de fait par des Canadiens ou des résidents permanents. De plus, au moins soixante-quinze pour cent — ou tel pourcentage inférieur désigné par règlement du gouverneur en

^a L.C. 1994, ch. 24, art. 27

^b L.C. 1994, ch. 24, art. 1

¹ DORS/88-63

² DORS/79-316; DORS/89-323

of the corporation must be owned and controlled by Canadian citizens or permanent residents within the meaning of the *Immigration Act* or by entities that are themselves at least 75 percent owned and controlled by Canadian citizens or permanent residents.

Pursuant to subsection 49(9) of the *Canada Business Corporations Act*, R.S.C. 1985, c. C-44 (the CBCA), a public corporation shall not “have a restriction on the issue, transfer or ownership of its shares of any class or series except by way of a constraint permitted under section 174”. Subsection 174(1) of the CBCA provides that a public corporation may “by special resolution amend its articles in accordance with the regulations to constrain”, among other matters,

- (a) the issue or transfer of shares of any class or series to persons who are not resident Canadians;
- (b) the issue or transfer of shares of any class or series to enable the corporation or any of its affiliates or associates to qualify under any prescribed law of Canada or a province (i) to obtain a licence to carry on any business ...;
- (c) the issue, transfer or ownership of shares of any class or series in order to assist the corporation or any of its affiliates or associates to qualify under any prescribed law of Canada or a province to receive licences, permits, grants, payments or other benefits by reason of attaining or maintaining a specified level of Canadian ownership or control.

Section 57 of the *Canada Business Corporations Regulations*, SOR/79-316, as amended (the Regulations) prescribes certain laws for the purposes of both paragraphs 174(1)(b) and 174(1)(c) as well as subsections 32(1), 46(1) and 49(10) of the CBCA. The predecessor Act to the CTA, the *National Transportation Act*, 1987, R.S.C. 1985, c. 28 (3rd Supp.) is prescribed, by paragraph 57(1)(a) of the Regulations, for the purposes of paragraph 174(1)(b) of the CBCA only. Accordingly, in order to meet the Canadian ownership and control requirements of the CTA, CBCA public corporation air carrier licence applicants and air carrier licensees are permitted to constrain only the issue and transfer of their shares to non-Canadians; they are not permitted to constrain the ownership of their shares to non-Canadians. However, share constraints with respect to the issue and transfer of shares to non-Canadians may not be sufficient to ensure that all CBCA public corporation air carrier licence applicants and air carrier licensees will comply with the Canadian ownership and control provisions of the CTA and regulations at all times.

The amendment, therefore, prescribes the CTA, and any regulations made thereunder, for the purposes of subsections 32(1), 46(1) and 49(10) and paragraphs 174(1)(b) and (c) of the CBCA to enable CBCA public corporation air carrier licence applicants and air carrier licensees, and CBCA public corporations that own or control such licence applicants and licensees, to amend their

conseil — des actions assorties du droit de vote doivent être détenues et contrôlées par des Canadiens ou des résidents permanents au sens de la *Loi sur l'immigration*, ou par des entités qui sont elles-mêmes contrôlées à soixante-quinze pour cent par des Canadiens ou des résidents permanents.

En vertu du paragraphe 49(9) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, L.R.C. (1985), ch. C-44 (la LCSA), une société « ne peut soumettre à des restrictions l'émission, le transfert ou l'appartenance de ses actions, sauf si la restriction est permise en vertu de l'article 174 ». Le paragraphe 174(1) de la LCSA prévoit, entre autres choses, qu'une société :

[...] peut, en modifiant ses statuts par résolution spéciale, imposer, conformément aux règlements, des restrictions :

a) quant à l'émission ou au transfert des actions de n'importe quelle catégorie ou série au profit de non-résidents canadiens;

b) quant à l'émission ou au transfert des actions de n'importe quelle catégorie ou série en vue de rendre la société ou les personnes morales faisant partie de son groupe ou ayant des liens avec elle, mieux à même de remplir les conditions prévues par une loi fédérale ou provinciale prescrite :

(i) pour obtenir un permis en vue d'exercer toute activité commerciale [...]

c) quant à l'émission, au transfert ou à l'appartenance des actions de n'importe quelle catégorie ou série en vue de rendre la société ou les personnes morales faisant partie de son groupe ou ayant des liens avec elle, mieux à même de remplir les conditions de participation ou de contrôle canadiens auxquelles est subordonné, sous le régime des lois fédérales ou provinciales prescrites, le droit de recevoir certains avantages, notamment des licences, permis, subventions et paiements.

L'article 57 du *Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral*, DORS/79-316, dans sa version modifiée (le règlement) prescrit certaines lois aux fins d'application des alinéas 174(1)(b) et c) et des paragraphes 32(1), 46(1) et 49(10) de la LCSA. L'alinéa 57(1)a) du règlement prescrit la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, L.R.C. (1985), ch. 28 (3^e suppl.), qui a été révoquée et remplacée par la Loi, aux fins uniquement de l'application de l'alinéa 174(1)(b) de la LCSA. Par conséquent, afin de se conformer aux dispositions de la Loi ayant trait à la participation et au contrôle canadiens, les sociétés constituées sous le régime de la LCSA, qui font une demande de licence de transport aérien, et les licenciés constitués sous le même régime peuvent imposer des restrictions seulement sur l'émission et le transfert de leurs actions à des non-Canadiens; ils ne peuvent imposer des restrictions sur la propriété de leurs actions à des non-Canadiens. Les restrictions quant à l'émission et au transfert des actions à des non-Canadiens pourraient toutefois être insuffisantes pour assurer que toutes les sociétés constituées sous le régime de la LCSA, qui font une demande de licence de transport aérien, et les licenciés également constitués sous le même régime se conforment en tout temps aux dispositions de la Loi et des règlements connexes ayant trait à la participation et au contrôle canadiens.

Ainsi, la modification prescrit la Loi et tous les règlements pris en vertu de celle-ci aux fins de l'application des paragraphes 32(1), 46(1) et 49(10), et de l'alinéa 174(1)(b) et c) de la LCSA. Par conséquent, les sociétés constituées sous le régime de cette loi, qui font une demande de licence de transport aérien, et les licenciés constitués sous le même régime, ainsi que les

articles to include the appropriate restrictions on the ownership of their shares in order to ensure that they maintain the level of Canadian ownership and control required by the CTA at all times.

Alternatives

Reliance on subparagraph 57(1)(a)(xi) of the Regulations was considered and it was determined that it does not unequivocally accommodate the criteria governing Canadian ownership and control set out in the CTA and regulations.

Benefits and Costs

The amendment is of a relatively routine nature. Therefore, it is expected that it will have little impact on Canadians. CBCA public corporation air carrier licence applicants and air carrier licensees and CBCA public corporations that own or control such licence applicants and licensees will be able to use the constrained share provisions of the CBCA and regulations to assure maintenance of the 75 percent Canadian ownership and control provisions required by the CTA and regulations at all times.

The environmental implications of this regulatory initiative have been considered and determined to be nil.

Consultation

On January 26, 1999, the Agency forwarded a letter explaining the amendment along with a copy of the draft Regulatory Impact Analysis Statement to approximately sixty interested parties consisting of Canadian air carriers, as well as lawyers and consultants who act on behalf of the industry. Two responses were received. One respondent supported the proposal. The other commented on the wording of the draft Regulatory Impact Analysis Statement. The Agency has taken these comments into consideration. These amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I on February 26, 2000 and no comments were received.

Compliance and Enforcement

Section 247 of the CBCA provides for an application to court for an order directing compliance with the Regulations. Pursuant to section 251 of the CBCA, contraventions of the CBCA and the Regulations constitute offences which are punishable on summary conviction. Section 252 of the CBCA gives discretion to a court which has convicted a person for a contravention of the CBCA or the Regulations to impose the additional penalty of ordering the person to comply with the relevant provisions of the CBCA or the Regulations.

Contact

David Showell
Corporations Directorate
Industry Canada
Jean Edmonds Tower South
9th Floor
365 Laurier Ave. West
Ottawa, Ontario
K1A 0C8
Telephone: (613) 941-5753
FAX: (613) 941-5781
E-mail: showell.david@ic.gc.ca

sociétés qui détiennent ou contrôlent de tels demandeurs ou licenciés, pourront modifier leurs statuts afin d'y ajouter les restrictions appropriées à l'égard de l'appartenance de leurs actions et de s'assurer de maintenir en tout temps le niveau de participation et de contrôle canadiens requis par la Loi.

Solutions envisagées

On a songé à invoquer le sous-alinéa 57(1)(a)(xi) du règlement et on a conclu qu'il ne répond pas de façon univoque aux critères régissant la participation et le contrôle canadiens qui sont prescrits dans la Loi et les règlements.

Avantages et coûts

Il s'agit d'une modification d'usage. Par conséquent, les incidences sur les Canadiens devraient être négligeables. Les sociétés constituées sous le régime de la LCSA, qui font une demande de licence de transport aérien, et les licenciés constitués sous le même régime ainsi que les sociétés qui détiennent ou contrôlent de tels demandeurs ou licenciés pourront recourir aux dispositions de la LCSA et du règlement relatives aux restrictions sur les actions afin d'assurer que des canadiens détiennent et contrôlent en tout temps soixante-quinze pour cent des actions assorties du droit de vote, tel que le prévoient la Loi et ses règlements d'application.

On a examiné les incidences de cette initiative de réglementation sur l'environnement et elles ont été jugées nulles.

Consultations

Le 26 janvier 1999, l'Office a adressé une lettre expliquant la modification, ainsi que l'ébauche du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, à environ 60 personnes intéressées, soit des transporteurs aériens canadiens, des avocats et des consultants qui représentent l'industrie. Deux réponses ont été reçues. Un répondant supportait l'initiative. L'autre commentait la terminologie utilisée dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Ces commentaires ont été considérés par l'Office. Ces modifications ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie I le 26 février 2000 et aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

En cas d'inobservation du règlement, l'article 247 de la LCSA prévoit le recours à un tribunal aux fins de délivrance d'un arrêté de conformité. En vertu de l'article 251 de la LCSA, toute contravention à celle-ci et au règlement constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire. En outre, l'article 252 de la LCSA accorde un pouvoir discrétionnaire aux tribunaux d'ordonner aux personnes déclarées coupables d'une infraction à la LCSA ou au règlement de se conformer aux dispositions qu'elles ont contrevenues.

Personne-ressource

David Showell
Direction générale des corporations
Ministère de l'Industrie
Tour Jean Edmonds sud
9^e étage
365, avenue Laurier ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8
Téléphone : (613) 941-5753
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-5781
Courriel : showell.david@ic.gc.ca

Registration
SOR/2001-120 29 March, 2001

NATIONAL ENERGY BOARD ACT

Regulations Amending the National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations (Miscellaneous Program)

P.C. 2001-490 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to paragraph 119.01(1)(f)^a of the *National Energy Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE
NATIONAL ENERGY BOARD ACT
PART VI (OIL AND GAS) REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

1. The heading after section 4 of the *National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations*¹ is repealed.

2. Paragraph 16(i)² of the Regulations is replaced by the following:

- (i) the requirement that the holder of the order comply with
 - (i) the Act and any regulation made under it, and
 - (ii) any order that applies to the holder of the order made under the Act.

3. Section 23 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (e), by adding the word “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

- (g) the requirement that the holder of the order comply with
 - (i) the Act and any regulation made under it, and
 - (ii) any order that applies to the holder of the order made under the Act.

4. Section 29 of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (e), by adding the word “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

- (g) the requirement that the holder of the order comply with
 - (i) the Act and any regulation made under it, and
 - (ii) any order that applies to the holder of the order made under the Act.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/2001-120 29 mars 2001

LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Règlement correctif visant le Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)

C.P. 2001-490 29 mars 2001

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu de l'alinéa 119.01(1)f)^a de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT
LE RÈGLEMENT DE L'OFFICE NATIONAL
DE L'ÉNERGIE CONCERNANT LE GAZ ET
LE PÉTROLE (PARTIE VI DE LA LOI)**

MODIFICATIONS

1. L'intertitre suivant l'article 4 du *Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)*¹ est abrogé.

2. L'alinéa 16i)² du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- i) l'obligation pour le titulaire de l'ordonnance de respecter :
 - (i) la Loi et ses règlements,
 - (ii) toute ordonnance rendue sous le régime de la Loi qui lui est applicable.

3. L'article 23 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

- g) l'obligation pour le titulaire de l'ordonnance de respecter :
 - (i) la Loi et ses règlements,
 - (ii) toute ordonnance rendue sous le régime de la Loi qui lui est applicable.

4. L'article 29 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

- g) l'obligation pour le titulaire de l'ordonnance de respecter :
 - (i) la Loi et ses règlements,
 - (ii) toute ordonnance rendue sous le régime de la Loi qui lui est applicable.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1990, c. 7, s. 34

¹ SOR/96-244

² SOR/2000-256

^a L.C. 1990, ch. 7, art. 34

¹ DORS/96-244

² DORS/2000-256

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations* correct non-substantive problems identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and the National Energy Board. The specific problems which are addressed by these amendments are as follows:

- The former section 5 was reformulated at the request of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and added to section 16 by an amending regulation enacted as SOR/2000-26, dated June 21, 2000. Inadvertently, the amendment was omitted from sections 23 and 29. This amendment rectifies that omission.
- A minor grammatical redundancy and a mis-numbering of a clause, both in the English version, have been corrected in section 16.

None of the amendments will have a substantive effect on the administration of the regulatory program as it has previously existed. The Miscellaneous Amendment Regulations Program was developed to streamline the regulatory process in respect of minor, non-substantive amendments, and to minimize regulatory costs.

Contact

Ms. Claire McKinnon
Counsel
National Energy Board
444 Seventh Ave SW
Calgary, Alberta
T2P 0X8
Tel.: (403) 299-2727
FAX: (403) 292-5503
E-mail: cmckinnon@neb.gc.ca

**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'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi)* visent à corriger des problèmes de fond, qui ont été soulevés par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation et l'Office national de l'énergie. Plus précisément, voici les problèmes auxquels remédie le présent règlement correctif :

- L'article 5 a été reformulé, à la demande du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, et ajouté à l'article 16 en modifiant le règlement pris par le DORS/2000-26, en date du 21 juin 2000. Par mégarde, la modification a été omise des articles 23 et 29. La présente modification rectifie cette omission.
- Une légère redondance grammaticale et une erreur de numérotation, toutes deux dans la version anglaise, ont été corrigées dans l'article 16.

Les modifications susmentionnées n'auront pas une incidence importante sur l'administration du programme de réglementation, qui demeure le même. Les règlements correctifs ont été créés dans le but de simplifier le processus de réglementation, lorsqu'il s'agit de modifications mineures, et de réduire les coûts.

Personne-ressource

Claire McKinnon
Avocate
Office national de l'énergie
444, Septième Avenue S.-O.
Calgary (Alberta)
T2P 0X8
Tél. : (403) 299-2727
TÉLÉCOPIEUR : (403) 292-5503
Courriel : cmckinnon@neb.gc.ca

Registration
SOR/2001-121 29 March, 2001

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending the Export Control List

P.C. 2001-500 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 3(c) and section 6^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Export Control List*.

ORDER AMENDING THE EXPORT CONTROL LIST

AMENDMENT

1. The schedule to the *Export Control List*¹ is amended by adding the following after item 5104 of Group 5:

5105. Softwood lumber products, as follows:

(a) coniferous wood sawn or chipped lengthwise, sliced or peeled, whether or not planed, sanded or finger-jointed, of a thickness exceeding 6 mm, that is classified under subheading 4407.10.00 of the *Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001)* (United States International Trade Commission Pub. 3378, 19 U.S.C. 1202 (1988)); (*United States*) and

(b) coniferous wood (including strips and friezes for parquet flooring, not assembled), continuously shaped (tongued, grooved, rebated, chamfered, V-jointed, beaded, moulded, rounded or the like) along any of its edges or faces (other than wood mouldings and wood dowel rods), whether or not planed, sanded or finger-jointed, that is classified under subheading 4409.10.10, 4409.10.20 or 4409.10.90 of the *Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001)* (United States International Trade Commission Pub. 3378, 19 U.S.C. 1202 (1988)). (*United States*)

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on April 1, 2001.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

Description

The *Softwood Lumber Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America* (the Agreement), was signed on May 29, 1996. Article II of the Agreement stipulates that Canada shall place softwood lumber on

^a S.C. 1991, c. 28, s. 3
¹ SOR/89-202

Enregistrement
DORS/2001-121 29 mars 2001

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

Décret modifiant la Liste des marchandises d'exportation contrôlée

C.P. 2001-500 29 mars 2001

Sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 3c) et de l'article 6^a 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'exportation contrôlée*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES D'EXPORTATION CONTRÔLÉE

MODIFICATION

1. Le groupe 5 de l'annexe de la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée*¹ est modifié par adjonction, après l'article 5104, de ce qui suit :

5105. Produits de bois d'oeuvre, à savoir :

a) bois de conifère sciés ou dédossés longitudinalement, tranchés ou déroulés, même rabotés, poncés ou collés par jointure digitale, d'une épaisseur excédant 6 mm, qui sont classés dans la sous-position 4407.10.00 du *Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001)* (United States International Trade Commission Pub. 3378, 19 U.S.C. 1202 (1988)); (*États-Unis*)

b) bois de conifère y compris les lames et frises à parquet, non assemblées profilés (languetés, rainés, bouvetés, feuillurés, chanfreinés, joints en V, moulurés, arrondis ou similaires) tout au long d'une ou de plusieurs rives ou faces, même rabotés, poncés ou collés par jointure digitale (autres que moulures et chevilles en bois) qui sont classés dans les sous-positions 4409.10.10, 4409.10.20 ou 4409.10.90 du *Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001)* (United States International Trade Commission Pub. 3378, 19 U.S.C. 1202 (1988)). (*États-Unis*)

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} avril 2001.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Description

L'*Accord sur le bois d'oeuvre résineux entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique* (l'Accord) a été signé le 29 mai 1996. Aux termes de l'article II de l'Accord, le Canada doit inscrire le bois d'oeuvre résineux sur

^a L.C. 1991, ch. 28, art. 3
¹ DORS/89-202

the *Export Control List* (ECL) under the authority of the *Export and Import Permits Act*, as amended, and requires a federal export permit for each exportation to the United States of softwood lumber first manufactured in the provinces of Ontario, Quebec, British Columbia or Alberta and shall require any person to which such a permit is issued to keep records relating to its issuance for 60 months after the date of issuance of the permit. In 1996, Canada included softwood lumber on the *Export Control List* and amended the *Export Permits Regulations*. The appropriate fees were payable pursuant to the *Softwood Lumber Products Export Permits Fees Regulations*.

The Agreement terminates on March 31, 2001. As a result, a regulatory change is required.

For the purpose of monitoring certain softwood lumber exports to the U.S. from all provinces and territories, certain softwood lumber products are added on the *Export Control List* (ECL) under the *Export and Import Permits Act*. The monitoring program will be administered through the issuance of export permits by the Minister of Foreign Affairs.

Under paragraph 3(c) of the *Export and Import Permits Act* (EIPA), the Governor in Council may establish a list of goods when deemed necessary “to limit or keep under surveillance the export of any raw or processed material that is produced in Canada in circumstances of surplus supply and depressed prices (...)”.

The *Order Amending the Export Control List* adds item 5105 of the ECL. Taking into consideration current surplus supply and depressed prices, softwood lumber products is added on the *Export Control List* for the purpose of surveillance starting April 1, 2001. The item includes references to the latest edition of the Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001).

The surplus of lumber on the domestic market is contributing to depressed prices. The annual Random Lengths Framing Lumber Composite averaged \$480 per thousand board feet in 2000, its lowest level since 1992. For January 2001, the averaged monthly Composite Price of \$394 per thousand board feet is the lowest monthly average since October 1991 when it averaged an inflation-adjusted \$382 per thousand board feet.

Alternatives

No other alternatives were considered. Canada needs to monitor softwood lumber exports to the U.S. for all Canadian provinces and territories starting April 1, 2001.

Benefits and Costs

The federal export permit requirement for each exportation to the United States of softwood lumber products results in administrative costs for the Department. The Government’s policy on cost recovery aims to promote fairness and equity in the financing of Government services by shifting more of the costs of the services to the users who benefit most directly from them.

la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* (LMEC) sous l’autorité de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*, modifiée, exiger une licence d’exportation fédérale pour chaque exportation aux États-Unis, de bois d’oeuvre résineux ayant subi une première transformation dans la province d’Ontario, de Québec, de Colombie-Britannique ou d’Alberta et exiger que toute personne à qui une telle licence est délivrée tienne des dossiers sur sa délivrance pendant 60 mois après celle-ci. En 1996, le Canada a ajouté le bois d’oeuvre à la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* et a modifié le *Règlement sur les licences d’exportation*. Les frais exigibles étaient payables en conformité avec le *Règlement sur le prix des licences d’exportation* (*Produits de bois d’oeuvre*).

L’Accord prend fin le 31 mars 2001. C’est pourquoi il faut apporter un certain nombre de changements à la réglementation.

Aux fins du contrôle de certaines exportations de bois d’oeuvre résineux aux États-Unis pour l’ensemble des provinces et des territoires, certains produits de bois d’oeuvre résineux sont ajoutés à la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* (LMEC) sous l’autorité de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*. Le programme de contrôle sera administré au moyen de licences délivrées par le ministre des Affaires étrangères.

Aux termes de l’alinéa 3c) de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation* (LLEI), le gouverneur en conseil peut dresser une liste de produits lorsqu’il le juge nécessaire « pour... limiter, en période de surproduction et de chute des cours, les exportations de matières premières ou transformées d’origine canadienne, ou en conserver le contrôle (...) ».

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises d’exportation contrôlée* ajoute le poste 5105 à la LMEC. Compte tenu de la surproduction et de la chute des cours, les produits de bois d’oeuvre résineux seront ajoutés à la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* aux fins des contrôles qui débiteront le 1^{er} avril 2001. Le poste comprend des renvois à la dernière édition du Harmonized Tariff Schedule of the United States (2001).

Le surplus actuel de bois d’oeuvre observé sur le marché canadien contribue à la chute des prix. Le prix composite annuel du bois de charpente toutes longueurs (*Random Lengths Framing Lumber Composite*) s’est établi en moyenne à 480 \$US les mille pieds-planche en 2000, son niveau le plus bas depuis 1992. En janvier 2001, le prix composite mensuel s’est établi en moyenne à 394 \$ les mille pieds-planche. C’est le plus bas prix moyen mensuel depuis octobre 1991; il était à ce moment-là de 382 \$ après correction en fonction de l’inflation.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n’a été envisagée. Le Canada doit contrôler les exportations de bois d’oeuvre résineux aux États-Unis pour l’ensemble des provinces et territoires canadiens à compter du 1^{er} avril 2001.

Avantages et coûts

Le fait d’exiger une licence fédérale pour chaque exportation de produits de bois d’oeuvre résineux aux États-Unis entraîne des frais administratifs pour le ministère. La ligne de conduite du gouvernement sur le recouvrement des coûts vise à favoriser l’impartialité et l’équité du financement des services gouvernementaux en faisant assumer une plus grande partie du coût des services aux utilisateurs qui en profitent le plus directement.

It is to the advantage of the Industry and the country as a whole, that the Canadian Government maintain accurate and up-to-date data. Softwood lumber is a significant economic generator in all provinces. Exports to the U.S. reach C\$10 billion a year. The requirement for an export permit allows the Government to gather the necessary information to analyse market conditions and react rapidly to protect the industry's interests.

Consultation

Consultations were held with industry associations representing the majority of softwood lumber exporters.

Compliance and Enforcement

The exportation or attempted exportation of goods on the *Export Control List* without a permit issued by the Minister of Foreign Affairs is an offence and may lead to prosecution under the *Export and Import Permits Act*.

Contact

Mr. David Devine
Director
Softwood Lumber Division
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: (613) 995-6907
FAX: (613) 944-1452

Il est à l'avantage de l'industrie et du pays dans son ensemble que le gouvernement canadien ait à sa disposition des données exactes et à jour. Le commerce du bois d'oeuvre résineux est un important générateur d'activité économique dans toutes les provinces. Les exportations aux États-Unis atteignent annuellement 10 milliards \$CAN. Le fait d'exiger une licence d'exportation permet au gouvernement de réunir les renseignements dont il a besoin pour analyser la conjoncture et réagir rapidement afin de protéger les intérêts de l'industrie.

Consultations

Des consultations ont été tenues auprès des associations du secteur représentant la majorité des exportateurs canadiens de bois d'oeuvre résineux.

Respect et exécution

Exporter ou tenter d'exporter des marchandises figurant sur la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée* sans licence délivrée par le ministre des Affaires étrangères constitue une infraction qui rend passible des poursuites prévues par la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

Personne-ressource

M. David Devine
Directeur
Direction du bois d'oeuvre
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : (613) 995-6907
TÉLÉCOPIEUR : (613) 944-1452

Registration
SOR/2001-128 2 April, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-2

P.C. 2001-531 2 April, 2001

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Michael Nurse on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Public Works and Government Services, and while employed in that position, and has excluded Michael Nurse from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Public Works and Government Services, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-2*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Michael Nurse from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Public Works and Government Services, and while employed in that position; and
(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-2*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2001-2

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Michael Nurse to the position of Associate Deputy Minister of Public Works and Government Services, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on April 9, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-128 2 avril 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2001-2 portant affectation spéciale

C.P. 2001-531 2 avril 2001

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Michael Nurse lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Travaux publics et des Services gouvernementaux, et a exempté Michael Nurse de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Travaux publics et des Services gouvernementaux;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2001-2 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil,

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Michael Nurse lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Travaux publics et des Services gouvernementaux;
b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2001-2 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2001-2 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Michael Nurse au poste de sous-ministre délégué des Travaux Publics et des Services gouvernementaux, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 9 avril 2001.

Registration
SOR/2001-129 2 April, 2001

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2001-3

P.C. 2001-533 2 April, 2001

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Louis Ranger on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Transport, and while employed in that position, and has excluded Louis Ranger from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Transport, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-3*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Louis Ranger from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Associate Deputy Minister of Transport, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2001-3*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 2001-3

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Louis Ranger to the position of Associate Deputy Minister of Transport, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on April 9, 2001.

Enregistrement
DORS/2001-129 2 avril 2001

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement no 2001-3 portant affectation spéciale

C.P. 2001-533 2 avril 2001

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Louis Ranger lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Transports, et a exempté Louis Ranger de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Transports;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2001-3 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil,

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Louis Ranger lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de sous-ministre délégué des Transports;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2001-3 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 2001-3 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer Louis Ranger au poste de sous-ministre délégué des Transports, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 9 avril 2001.

Registration
SI/2001-44 11 April, 2001

STANDARDS COUNCIL OF CANADA ACT

**Order Amending the Designation of Countries
(Standards Council of Canada) Order**

P.C. 2001-428 22 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 4(4)^a of the *Standards Council of Canada Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Designation of Countries (Standards Council of Canada) Order*.

**ORDER AMENDING THE
DESIGNATION OF COUNTRIES
(STANDARDS COUNCIL OF CANADA) ORDER**

AMENDMENT

1. Paragraphs 2(a) to (c)¹ of the *Designation of Countries (Standards Council of Canada) Order*² are replaced by the following:

- (a) any country that is a member economy of the Asia-Pacific Economic Cooperation;
- (b) any country that is a member state of the European Free Trade Association;
- (c) any country that is a member state of the European Union;
- (d) any NAFTA country, as defined in subsection 2(1) of the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*; and
- (e) any country that is a member state of the Organization of American States, including Cuba.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order designates countries for the purposes of paragraph 4(2)(d) of the *Standards Council of Canada Act*. The *Standards Council of Canada Act* allows the Standards Council of Canada to accredit conformity assessment organizations of countries designated by the Governor in Council. In order to facilitate international trade and to further international cooperation with respect to standardization, the list of designated countries must be amended by adding the countries that are member economies of the Asia-Pacific Economic Cooperation, and member states of the Organization of American States, including Cuba.

Enregistrement
TR/2001-44 11 avril 2001

LOI SUR LE CONSEIL CANADIEN DES NORMES

**Décret modifiant le Décret sur les pays désignés
(Conseil canadien des normes)**

C.P. 2001-428 22 mars 2001

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 4(4)^a de la *Loi sur le Conseil canadien des normes*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur les pays désignés (Conseil canadien des normes)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET
SUR LES PAYS DÉSIGNÉS
(CONSEIL CANADIEN DES NORMES)**

MODIFICATION

1. Les alinéas 2a) à c)¹ du Décret sur les pays désignés (Conseil canadien des normes)² sont remplacés par ce qui suit :

- a) tout pays qui est une économie membre de l'Asia-Pacific Economic Cooperation;
- b) tout pays qui est un État membre de l'Association européenne de libre-échange;
- c) tout pays qui est un État membre de l'Union européenne;
- d) tout pays ALÉNA au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi de mise en oeuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*;
- e) tout pays qui est un État membre de l'Organisation des États américains, y compris Cuba.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret désigne des pays pour l'application de l'alinéa 4(2)d) de la *Loi sur le Conseil canadien des normes*. Cette loi permet au Conseil canadien des normes d'accréditer des organismes s'occupant de l'évaluation de la conformité dans les pays désignés par la gouverneure en conseil. Afin de faciliter le commerce extérieur et de développer la coopération internationale en matière de normalisation, la liste des pays désignés doit être modifiée par l'adjonction des pays qui sont des économies membres de l'Asia-Pacific Economic Cooperation ainsi que ceux qui sont des États membres de l'Organisation des États américains, y compris Cuba.

^a S.C. 1993, c. 44, s. 224(2)

¹ SI/99-87

² SI/93-255

^a L.C. 1993, ch. 44, par. 224(2)

¹ TR/99-87

² TR/93-255

Registration
SI/2001-45 11 April, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Certain Taxpayers Remission Order, 2000-3

P.C. 2001-429 21 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Certain Taxpayers Remission Order, 2000-3*.

CERTAIN TAXPAYERS REMISSION ORDER, 2000-3

1. Remission is hereby granted of amounts payable under the *Income Tax Act* by a person who was a member of the *Newfoundland Association of Public Employees* where those amounts would not be payable if the contributions paid by the person in respect of non-existent service pursuant to section 32 of the *Public Service (Pensions) Act*, R.S.N. 1970, c. 319, and the regulations made under that section, were deductible under the *Income Tax Act*, and where the following conditions are met:

- (a) the contributions for non-existent service were made pursuant to an agreement entered into prior to 1991;
- (b) the contributions were made in accordance with the pension plan as registered;
- (c) the contributions have not been deducted from income in prior years; and
- (d) the person applies for this relief, in writing, to the Minister of National Revenue before January 1, 2002.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits amounts payable under the *Income Tax Act* resulting from the disallowance of the deduction from income of pension contributions made in respect of non-existent service, as previously provided for under the *Newfoundland Association of Public Employees* pension plan.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-45 11 avril 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant certains contribuables (2000-3)

C.P. 2001-429 21 mars 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant certains contribuables (2000-3)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT CERTAINS CONTRIBUABLES (2000-3)

1. Remise est accordée des sommes qui, aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, sont payables par une personne qui est ou était membre de la *Newfoundland Association of Public Employees*, lorsque ces sommes ne seraient pas payables si les montants payés par la personne relativement à des contributions pour service non existant en vertu de l'article 32 du *Public Service (Pensions) Act*, R.S.N. 1970, ch. 319, et ses règlements d'application, étaient déductibles en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* et que les conditions suivantes sont réunies :

- a) les contributions à l'égard du service non existant ont été effectuées aux termes d'une entente conclue avant 1991;
- b) les contributions ont été effectuées en conformité avec le régime de pension tel qu'agrée;
- c) les contributions n'ont pas été déduites dans le calcul du revenu dans une année antérieure;
- d) la personne présente une demande d'allègement au ministre du Revenu national, par écrit, avant le 1^{er} janvier 2002.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret accorde la remise de montants payables en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* à la suite du refus d'une déduction dans le calcul du revenu, ayant trait aux contributions pour service non existant, contributions qui étaient antérieurement permises par le régime de pension de la *Newfoundland Association of Public Employees*.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-46 11 April, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Bruce Gascoigne and Helen Gascoigne Remission Order

P.C. 2001-430 22 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Bruce Gascoigne and Helen Gascoigne the amount of \$3,137.29, representing a rebate of tax paid under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of the construction of a residential unit.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$3,137.29 of the goods and services tax, representing a rebate to which Bruce Gascoigne and Helen Gascoigne became disentitled as a result of failing to apply for the rebate in a timely manner owing to misleading information provided by a Canada Customs and Revenue Agency official.

Enregistrement
TR/2001-46 11 avril 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Bruce Gascoigne et Helen Gascoigne

C.P. 2001-430 22 mars 2001

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Bruce Gascoigne et Helen Gascoigne de la somme de 3 137,29 \$, en remboursement de la taxe qu'ils ont payée aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* relativement à la construction d'une habitation.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le décret accorde une remise de 3 137,29 \$ au titre du remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS) auquel Bruce Gascoigne et Helen Gascoigne sont devenus inadmissibles parce qu'ils ont omis de présenter leur demande dans le délai prescrit en raison de renseignements trompeurs reçus d'un fonctionnaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC).

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/2001-47 11 April, 2001

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

First Nation of Nacho Nyak Dun (GST) Remission Order

P.C. 2001-477 29 March, 2001

Her Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *First Nation of Nacho Nyak Dun (GST) Remission Order*.

FIRST NATION OF NACHO NYAK DUN (GST) REMISSION ORDER

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in this Order.

“agreement” means the First Nation of Nacho Nyak Dun Self-Government Agreement signed on May 29, 1993, as it read on April 1, 2001. (*accord*)

“person” has the same meaning as in subsection 123(1) of the *Excise Tax Act*. (*personne*)

REMISSION

2. Remission of tax under Part IX of the *Excise Tax Act* that was paid by a person during the period beginning on October 1, 1997 and ending on March 31, 2001 is hereby granted to the person to the extent and in the manner that a refund of tax is provided for in sections 15.7 to 15.11 of the agreement, on condition that no refund of that tax is payable under section 18.1 of the *Yukon First Nations Self-Government Act*.

COMING INTO FORCE

3. (1) Subject to subsection (2), this Order comes into force on April 2, 2001.

(2) This Order does not come into force unless the amendment that adds sections 15.7 to 15.11 to the First Nation of Nacho Nyak Dun Self-Government Agreement has been consented to in accordance with section 6.2 of that Agreement on or before April 1, 2001.

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

On February 14, 1995, the First Nation of Nacho Nyak Dun Self-Government Agreement came into force. In October 1997, Canada and the First Nation of Nacho Nyak Dun agreed to amend the agreement to include a Goods and Services Tax (GST) refund provision for GST paid in the context of their governmental activities. The refund provisions include strict rules which ensure that the refund is only available with respect to purchases made in

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

Enregistrement
TR/2001-47 11 avril 2001

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant la première nation des Nacho Nyak Dun (TPS)

C.P. 2001-477 29 mars 2001

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise visant la première nation des Nacho Nyak Dun (TPS)*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE VISANT LA PREMIÈRE NATION DES NACHO NYAK DUN (TPS)

DÉFINITIONS

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

« accord » L'Entente sur l'autonomie gouvernementale de la première nation des Nacho Nyak Dun signée le 29 mai 1993, dans sa version au 1^{er} avril 2001. (*agreement*)

« personne » S'entend au sens du paragraphe 123(1) de la *Loi sur la taxe d'accise*. (*person*)

REMISE

2. Est accordée à toute personne, dans la mesure et selon les modalités de remboursement prévues aux articles 15.7 à 15.11 de l'accord à son égard, remise de la taxe qu'elle a payée aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* au cours de la période commençant le 1^{er} octobre 1997 et se terminant le 31 mars 2001, à la condition que cette taxe ne soit pas remboursable au titre de l'article 18.1 de la *Loi sur l'autonomie gouvernementale des premières nations du Yukon*.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent décret entre en vigueur le 2 avril 2001.

(2) Il n'entre en vigueur que s'il a été consenti à la modification ajoutant les articles 15.7 à 15.11 à l'Entente sur l'autonomie gouvernementale de la première nation des Nacho Nyak Dun, conformément à l'article 6.2 de cette entente, au plus tard le 1^{er} avril 2001.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie du décret.*)

L'Entente sur l'autonomie gouvernementale de la première nation des Nacho Nyak Dun est entrée en vigueur le 14 février 1995. En octobre 1997, le Canada et la première nation des Nacho Nyak Dun ont convenu d'ajouter à cet accord des dispositions prévoyant le remboursement de la taxe sur les produits et services (TPS) payée dans le cadre des activités gouvernementales de cette première nation. Ces dispositions contiennent des

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

the context of the governmental activities of the First Nation of Nacho Nyak Dun that were carried out within their settlement lands.

It was agreed with the First Nation of Nacho Nyak Dun that, after the legislation giving effect to the GST refund provisions became effective, a refund could be claimed with respect to purchases made as of October 1, 1997.

The amendment to the *Yukon First Nations Self-Government Act* that gave effect to the GST refund provisions received royal assent on June 17, 1999, and amendments to the First Nation of Nacho Nyak Dun Self-Government Agreement that were required to give effect to the refund provisions are effective on April 1, 2001. It is therefore in the public interest to remit the GST paid in the context of governmental activities carried out by the First Nation of Nacho Nyak Dun for the period beginning on October 1, 1997 and ending on March 31, 2001.

règles précises ne prévoyant le remboursement qu'à l'égard des achats effectués dans le cadre des activités gouvernementales exercées par la première nation des Nacho Nyak Dun à l'intérieur des terres désignées.

Il a été convenu avec la première nation des Nacho Nyak Dun que, une fois devenu applicable le texte de loi donnant effet au remboursement de la TPS, un remboursement pourra être demandé à l'égard des achats effectués à compter du 1^{er} octobre 1997.

Étant donné que la modification apportée à la *Loi sur l'autonomie gouvernementale des premières nations du Yukon* en vue de donner effet aux dispositions sur le remboursement de la TPS a été sanctionnée le 17 juin 1999 et que les modifications qui doivent être apportées à l'Entente sur l'autonomie gouvernementale de la première nation des Nacho Nyak Dun pour donner effet aux dispositions sur le remboursement entrent en vigueur le 1^{er} avril 2001, il est dans l'intérêt public de faire remise de la TPS payée dans le cadre des activités gouvernementales exercées par cette première nation durant la période commençant le 1^{er} octobre 1997 et se terminant le 31 mars 2001.

Erratum:

Canada Gazette Part II, Vol. 134, No. 22, October 25, 2000

SOR/2000-381

CONTRAVENTIONS ACT

Regulations Amending the Contraventions Regulations,
p. 2328

Under section 4, at item 1, in column II

delete the line: “(c) pExhibit, from sunset to
sunrise, a light that interferes
with the”

and *replace* by : “(c) Exhibit, from sunset to
sunrise, a light that interferes
with the”

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2001	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2001-109		Environment	Order 2001-66-01-01 Amending the Domestic Substances List.....	630
SOR/2001-110		Environment	Order 2001-87-01-01 Amending the Domestic Substances List.....	633
SOR/2001-111	422	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Meat Inspection Regulations, 1990	635
SOR/2001-112		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990	644
SOR/2001-113		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order	646
SOR/2001-114	479	Finance	Order Amending the Schedule to the Budget Implementation Act, 2000	648
SOR/2001-115	481	Labour	Saskatchewan Uranium Mines and Mills Exclusion Regulations	649
SOR/2001-116	482	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)	655
SOR/2001-117	483	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles).....	658
SOR/2001-118	484	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Pacific Fishery Regulations, 1993	670
SOR/2001-119	489	Industry	Regulations Amending the Canada Business Corporations Regulations	674
SOR/2001-120	490	Natural Resources	Regulations Amending the National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations (Miscellaneous Program).....	677
SOR/2001-121	500	Foreign Affairs	Order Amending the Export Control List	679
SOR/2001-128	531	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-2.....	682
SOR/2001-129	533	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2001-3.....	683
SI/2001-44	428	Industry	Order Amending the Designation of Countries (Standards Council of Canada) Order	684
SI/2001-45	429	National Revenue	Certain Taxpayers Remission Order, 2000-3.....	685
SI/2001-46	430	National Revenue	Bruce Gascoigne and Helen Gascoigne Remission Order	686
SI/2001-47	477	Finance	First Nation of Nacho Nyak Dun (GST) Remission Order	687

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
Bruce Gascoigne and Helen Gascoigne Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2001-46	11/04/01	686	n
Budget Implementation Act, 2000—Order Amending the Schedule..... Budget Implementation Act, 2000	SOR/2001-114	29/03/01	648	
Canada Business Corporations Regulations—Regulations Amending..... Canada Business Corporations Act	SOR/2001-119	29/03/01	674	
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2001-112	22/03/01	644	
Canadian Egg Marketing Levies Order—Order Amending Farm Products Agencies Act	SOR/2001-113	22/03/01	646	
Certain Taxpayers Remission Order, 2000-3 Financial Administration Act	SI/2001-45	11/04/01	685	n
Contraventions Regulations—Regulations Amending Contraventions Act	SOR/2000-381	25/10/00	689	e
Designation of Countries (Standards Council of Canada) Order—Order Amending . Standards Council of Canada Act	SI/2001-44	11/04/01	684	
Domestic Substances List—Order 2001-66-01-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2001-109	20/03/01	630	
Domestic Substances List—Order 2001-87-01-01 Amending Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2001-110	20/03/01	633	
Export Control List—Order Amending..... Export and Import Permits Act	SOR/2001-121	29/03/01	679	
First Nation of Nacho Nyak Dun (GST) Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2001-47	11/04/01	687	n
Meat Inspection Regulations, 1990—Regulations Amending..... Meat Inspection Act	SOR/2001-111	22/03/01	635	
Motor Vehicle Safety Regulations (Expiry Dates for Sections 108, 131 and 206)—Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2001-116	29/03/01	655	
Motor Vehicle Safety Regulations (Power-assisted Bicycles)—Regulations Amending Motor Vehicle Safety Act	SOR/2001-117	29/03/01	658	
National Energy Board Act Part VI (Oil and Gas) Regulations (Miscellaneous Program)—Regulations Amending National Energy Board Act	SOR/2001-120	29/03/01	677	
Pacific Fishery Regulations, 1993—Regulations Amending..... Fisheries Act	SOR/2001-118	29/03/01	670	
Saskatchewan Uranium Mines and Mills Exclusion Regulations..... Canada Labour Code Non-smokers' Health Act	SOR/2001-115	29/03/01	649	n
Special Appointment Regulations, No. 2001-2 Public Service Employment Act	SOR/2001-128	02/04/01	682	n
Special Appointment Regulations, No. 2001-3 Public Service Employment Act	SOR/2001-129	02/04/01	683	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2001	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2001-109		Environnement	Arrêté 2001-66-01-01 modifiant la Liste intérieure des substances	630
DORS/2001-110		Environnement	Arrêté 2001-87-01-01 modifiant la Liste intérieure des substances	633
DORS/2001-111	422	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1990 sur l'inspection des viandes	635
DORS/2001-112		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)	644
DORS/2001-113		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada	646
DORS/2001-114	479	Finances	Décret modifiant l'annexe de la Loi d'exécution du budget de 2000.....	648
DORS/2001-115	481	Travail	Règlement d'exclusion des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan	649
DORS/2001-116	482	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206).....	655
DORS/2001-117	483	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées)	658
DORS/2001-118	484	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de pêche du Pacifique (1993)	670
DORS/2001-119	489	Industrie	Règlement modifiant le Règlement sur les sociétés par actions de régime fédéral.....	674
DORS/2001-120	490	Ressources naturelles	Règlement correctif visant le Règlement de l'Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi sur l'Office national de l'énergie)	677
DORS/2001-121	500	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des marchandises d'exportation contrôlée.....	679
DORS/2001-128	531	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-2 portant affectation spéciale	682
DORS/2001-129	533	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2001-3 portant affectation spéciale	683
TR/2001-44	428	Industrie	Décret modifiant le Décret sur les pays désignés (Conseil canadien des normes).....	684
TR/2001-45	429	Revenu national	Décret de remise visant certains contribuables (2000-3)	685
TR/2001-46	430	Revenu national	Décret de remise visant Bruce Gascoigne et Helen Gascoigne.....	686
TR/2001-47	477	Finances	Décret de remise visant la première nation des Nacho Nyak Dun (TPS).....	687

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
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-2 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-128	02/04/01	682	n
Affectation spéciale — Règlement n° 2001-3 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2001-129	02/04/01	683	n
Bruce Gascoigne et Helen Gascoigne — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-46	11/04/01	686	n
Certains contribuables (2000-3) — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-45	11/04/01	685	n
Contingentement de la commercialisation des poulets (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2001-112	22/03/01	644	
Exclusion des mines d'uranium et des usines de concentration d'uranium de la Saskatchewan — Règlement Code canadien du travail Santé des non-fumeurs (Loi)	DORS/2001-115	29/03/01	649	n
Exécution du budget de 2000 — Décret modifiant l'annexe de la Loi Exécution du budget de 2000 (Loi)	DORS/2001-114	29/03/01	648	
Inspection des viandes — Règlement modifiant le Règlement de 1990 Inspection des viandes (Loi)	DORS/2001-111	22/03/01	635	
Liste des marchandises d'exportation contrôlée — Décret modifiant Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2001-121	29/03/01	679	
Liste intérieure des substances — Arrêté 2001-66-01-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2001-109	20/03/01	630	
Liste intérieure des substances — Arrêté 2001-87-01-01 modifiant Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2001-110	20/03/01	633	
Office national de l'énergie concernant le gaz et le pétrole (partie VI de la Loi) — Règlement correctif visant le Règlement Office national de l'énergie (Loi)	DORS/2001-120	29/03/01	677	
Pays désignés (Conseil canadien des normes) — Décret modifiant le Décret Conseil canadien des normes (Loi)	TR/2001-44	11/04/01	684	
Pêche du Pacifique (1993) — Règlement modifiant le Règlement Pêches (Loi)	DORS/2001-118	29/03/01	670	
Première nation des Nacho Nyak Dun (TPS) — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2001-47	11/04/01	687	n
Redevances à payer pour la commercialisation des oeufs au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2001-113	22/03/01	646	
Sécurité des véhicules automobiles (bicyclettes assistées) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2001-117	29/03/01	658	
Sécurité des véhicules automobiles (date de cessation d'effet des articles 108, 131 et 206) — Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2001-116	29/03/01	655	
Sociétés par actions de régime fédéral — Règlement modifiant le Règlement Sociétés par actions (Loi canadienne)	DORS/2001-119	29/03/01	674	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9