

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JULY 29, 2015

OTTAWA, LE MERCREDI 29 JUILLET 2015

Statutory Instruments 2015

Textes réglementaires 2015

SOR/2015-183 to 199 and SI/2015-67 to 70 and 72

DORS/2015-183 à 199 et TR/2015-67 à 70 et 72

Pages 2332 to 2546

Pages 2332 à 2546

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2015, 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 exempt from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 14 janvier 2015, 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*.

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l’adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l’adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l’adresse [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2015-183 July 10, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

## Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*<sup>a</sup>, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)<sup>b</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup>;

Whereas CFC has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)<sup>d</sup> of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup> 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)<sup>e</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

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

Ottawa, July 9, 2015

### REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS

#### AMENDMENT

**1. The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.**

<sup>a</sup> SOR/79-158; SOR/98-244, sch., s. 1

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> SOR/2002-1, s. 9

<sup>e</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., c. 648

<sup>g</sup> SOR/2002-1, par. 16(c)

<sup>1</sup> SOR/2002-36

Enregistrement  
DORS/2015-183 Le 10 juillet 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

## Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*<sup>c</sup>, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

Attendu que l’office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)<sup>d</sup> de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi aux termes de l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, 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)<sup>e</sup> 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 œuvre, a approuvé ce projet,

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

Ottawa, le 9 juillet 2015

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT CANADIEN SUR LE CONTINGENTEMENT DE LA COMMERCIALISATION DES POULETS

#### MODIFICATION

**1. L’annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*<sup>1</sup> est remplacée par l’annexe figurant à l’annexe du présent règlement.**

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

<sup>d</sup> DORS/2002-1, art. 9

<sup>e</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>f</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>g</sup> DORS/2002-1, al. 16(c)

<sup>1</sup> DORS/2002-36

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**2. These Regulations come into force on August 9, 2015.**

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 9 août 2015.**

**SCHEDULE  
(Section 1)**

**ANNEXE  
(article 1)**

SCHEDULE  
(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

ANNEXE  
(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

**LIMITS FOR PRODUCTION AND MARKETING OF  
CHICKEN FOR THE PERIOD BEGINNING ON AUGUST 9,  
2015 AND ENDING ON OCTOBER 3, 2015**

**LIMITES DE PRODUCTION ET DE COMMERCIALISATION  
DU POULET POUR LA PÉRIODE COMMENÇANT  
LE 9 AOÛT 2015 ET SE TERMINANT LE 3 OCTOBRE 2015**

Item	Province	Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg)	Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg)	Column 4 Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg)
1.	Ont.	73,014,593	1,300,000	590,105
2.	Que.	59,279,352	4,600,000	0
3.	N.S.	7,748,984	0	0
4.	N.B.	6,227,350	0	0
5.	Man.	9,292,540	382,500	0
6.	B.C.	30,801,236	2,514,345	992,539
7.	P.E.I.	813,249	0	0
8.	Sask.	7,938,118	1,111,336	0
9.	Alta.	20,693,027	100,000	80,000
10.	N.L.	3,083,574	0	0
<b>Total</b>		<b>218,892,023</b>	<b>10,008,181</b>	<b>1,662,644</b>

Article	Province	Column 2 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg)	Column 3 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg)	Column 4 Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg)
1.	Ont.	73 014 593	1 300 000	590 105
2.	Qc	59 279 352	4 600 000	0
3.	N.-É.	7 748 984	0	0
4.	N.-B.	6 227 350	0	0
5.	Man.	9 292 540	382 500	0
6.	C.-B.	30 801 236	2 514 345	992 539
7.	Î.-P.-É.	813 249	0	0
8.	Sask.	7 938 118	1 111 336	0
9.	Alb.	20 693 027	100 000	80 000
10.	T.-N.-L.	3 083 574	0	0
<b>Total</b>		<b>218 892 023</b>	<b>10 008 181</b>	<b>1 662 644</b>

**EXPLANATORY NOTE**

**NOTE EXPLICATIVE**

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

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

The amendment sets the limits for the production and marketing of chicken for the period beginning on August 9, 2015, and ending on October 3, 2015.

La modification vise à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 9 août 2015 et se terminant le 3 octobre 2015.

Registration  
SOR/2015-184 July 14, 2015

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

## Order Repealing the Canadian Egg Marketing Levies Order

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

Whereas that Agency has been empowered to implement a marketing plan pursuant to that Proclamation;

Whereas the proposed *Order Repealing the Canadian Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup>, 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)<sup>d</sup> of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Order after being satisfied that it is no longer necessary for the implementation of the marketing plan that the Canadian Egg Marketing Agency is authorized to implement;

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

Ottawa, July 8, 2015

### ORDER REPEALING THE CANADIAN EGG MARKETING LEVIES ORDER

#### REPEAL

1. The *Canadian Egg Marketing Levies Order*<sup>1</sup> is repealed.

#### COMING INTO FORCE

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

Enregistrement  
DORS/2015-184 Le 14 juillet 2015

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

## Ordonnance abrogeant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup>, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, créé l'Office canadien de commercialisation des œufs;

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

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance abrogeant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi aux termes de l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, 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)<sup>d</sup> de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet d'ordonnance n'est plus nécessaire à l'exécution du plan de commercialisation que l'Office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

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

Ottawa, le 8 juillet 2015

### ORDONNANCE ABROGEANT L'ORDONNANCE SUR LES REDEVANCES À PAYER POUR LA COMMERCIALISATION DES ŒUFS AU CANADA

#### ABROGATION

1. L'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*<sup>1</sup> est abrogée.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 85

<sup>c</sup> R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

<sup>d</sup> S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., c. 648

<sup>1</sup> SOR/95-280

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 85

<sup>b</sup> L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

<sup>d</sup> L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

<sup>e</sup> C.R.C., ch. 648

<sup>1</sup> DORS/95-280

**EXPLANATORY NOTE**

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

The Order repeals the *Canadian Egg Marketing Levies Order* (SOR/95-280).

**NOTE EXPLICATIVE**

*(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)*

L'Ordonnance vise à abroger l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* (DORS/95-280).

Registration  
SOR/2015-185 July 15, 2015

CANADIAN PAYMENTS ACT

### By-laws Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act

The Board of Directors of the Canadian Payments Association, pursuant to subsection 18(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Payments Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *By-laws Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act*.

Ottawa, June 11, 2015

JANET COSIER  
*Chairperson of the Board of Directors  
of the Canadian Payments Association*

The Minister of Finance, pursuant to subsection 18(2)<sup>a</sup> of the *Canadian Payments Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *By-laws Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act* made by the Board of Directors of the Canadian Payments Association.

Ottawa, July 14, 2015

JOE OLIVER  
*Minister of Finance*

#### BY-LAWS AMENDING CERTAIN BY-LAWS MADE UNDER THE CANADIAN PAYMENTS ACT

#### BY-LAW NO. 7 RESPECTING THE LARGE VALUE TRANSFER SYSTEM

**1. The portion of section 51 of the *By-law No. 7 Respecting the Large Value Transfer System*<sup>1</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:**

**51.** For greater certainty, nothing in sections 43 to 50 affects any right or remedy that a participant or any person may have under the general law, including, without limitation, the law governing mistake, unjust enrichment or restitution to recover the amount or excess amount of a payment message from any person after that amount was erroneously made available under this by-law including, without limitation, on the basis of

Enregistrement  
DORS/2015-185 Le 15 juillet 2015

LOI CANADIENNE SUR LES PAIEMENTS

### Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements

En vertu du paragraphe 18(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur les paiements*<sup>b</sup>, le conseil d'administration de l'Association canadienne des paiements prend le *Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements*, ci-après.

Ottawa, le 11 juin 2015

*La présidente du conseil d'administration  
de l'Association canadienne des paiements*  
JANET COSIER

En vertu du paragraphe 18(2)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur les paiements*<sup>b</sup>, le ministre des Finances approuve le *Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements*, ci-après, pris par le conseil d'administration de l'Association canadienne des paiements.

Ottawa, le 14 juillet 2015

*Le ministre des Finances*  
JOE OLIVER

#### RÈGLEMENT ADMINISTRATIF MODIFIANT CERTAINS RÈGLEMENTS ADMINISTRATIFS PRIS EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE SUR LES PAIEMENTS

#### RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 7 SUR LE SYSTÈME DE TRANSFERT DE PAIEMENTS DE GRANDE VALEUR

**1. Le passage de l'article 51 du *Règlement administratif n° 7 sur le système de transfert de paiements de grande valeur*<sup>1</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**51.** Il est entendu que les articles 43 à 50 n'ont pas pour effet de porter atteinte aux droits et recours prévus par les règles de droit, notamment le droit régissant l'erreur, l'enrichissement sans cause ou la restitution, afin de recouvrer le montant ou l'excédent d'un message de paiement de toute personne après qu'il a été mis par erreur à la disposition du bénéficiaire conformément au présent règlement administratif, même sur la foi d'un des messages de paiement suivants :

<sup>a</sup> S.C. 2014, c. 39, s. 342

<sup>b</sup> R.S., c. C-21; S.C. 2014, c. 39, s. 334

<sup>1</sup> SOR/2001-281

<sup>a</sup> L.C. 2014, ch. 39, art. 342

<sup>b</sup> L.R., ch. C-21; L.C. 2014, ch. 39, art. 334

<sup>1</sup> DORS/2001-281

**CANADIAN PAYMENTS ASSOCIATION  
BY-LAW NO. 1 — GENERAL**

**2. (1) The definitions “Advisory Council”, “bank” “employee” and “secretary” in section 1 of the *Canadian Payments Association By-law No. 1 — General*<sup>2</sup> are repealed.**

**(2) The definition “stakeholder” in section 1 of the By-law is replaced by the following:**

“stakeholder” means a person or an entity that is a payment system user or a payment service provider, or that represents the interests of a group of payment system users or payment service providers, but that is not a member of or eligible for membership in the Association.

**(3) Section 1 of the By-law is amended by adding the following in alphabetical order:**

“Stakeholder Advisory Council” means the Stakeholder Advisory Council established by section 21.2 of the Act.

**3. Sections 2 to 35 of the By-law are repealed.**

**4. The heading before section 36 of the By-law is replaced by the following:**

STAKEHOLDER ADVISORY COUNCIL

**5. Section 38 of the By-law is replaced by the following:**

**38.** The members of the Stakeholder Advisory Council that are referred to in subsection 21.2(4) of the Act may be re-appointed for any number of additional terms.

**6. Sections 40 to 42 of the By-law are repealed.**

**7. The portion of section 43 of the By-laws before paragraph (a) is replaced by the following:**

**43.** The Board, in consultation with the Minister of Finance, shall evaluate each nomination for membership on the Stakeholder Advisory Council on the basis of the membership requirements and shall

**8. Section 45 of the By-law is repealed.**

**9. Subsection 48(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) If a vacancy occurs under paragraph 46(b) one year or more before the expiry of the member’s term, the Board shall appoint a substitute Stakeholder Advisory Council member for the remainder of the term. If less than one year of the term remains, the vacancy shall not be filled.

**RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 1  
DE L’ASSOCIATION CANADIENNE  
DES PAIEMENTS — GÉNÉRAL**

**2. (1) Les définitions de « banque », « comité consultatif », « employé » et « secrétaire », à l’article 1 du *Règlement administratif n° 1 de l’Association canadienne des paiements — général*<sup>2</sup>, sont abrogées.**

**(2) La définition de « intervenant », à l’article 1 du même règlement administratif, est remplacée par ce qui suit :**

« intervenant » Personne ou entité qui est soit un usager d’un système de paiements, soit un fournisseur de services de paiements ou qui représente les intérêts d’un groupe d’usagers d’un système de paiements ou de fournisseurs de services de paiements et qui n’est pas membre, ni admissible à le devenir.

**(3) L’article 1 du même règlement administratif est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« comité consultatif des intervenants » Le comité consultatif des intervenants constitué par l’article 21.2 de la Loi.

**3. Les articles 2 à 35 du même règlement administratif sont abrogés.**

**4. L’intertitre précédant l’article 36 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

COMITÉ CONSULTATIF DES INTERVENANTS

**5. L’article 38 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

**38.** Le mandat des membres du comité consultatif des intervenants visés au paragraphe 21.2(4) de la Loi peut être renouvelé un nombre illimité de fois.

**6. Les articles 40 à 42 du même règlement administratif sont abrogés.**

**7. Le passage de l’article 43 du même règlement administratif précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**43.** Après consultation du ministre des Finances, le conseil évalue chaque candidature à titre de membre du comité consultatif des intervenants reçue en fonction des conditions d’admissibilité et :

**8. L’article 45 du même règlement administratif est abrogé.**

**9. Le paragraphe 48(2) de la version anglaise du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

(2) If a vacancy occurs under paragraph 46(b) one year or more before the expiry of the member’s term, the Board shall appoint a substitute Stakeholder Advisory Council member for the remainder of the term. If less than one year of the term remains, the vacancy shall not be filled.

“stakeholder”  
« intervenant »

“Stakeholder  
Advisory  
Council”  
« comité  
consultatif des  
intervenants »

Term —  
Stakeholder  
Advisory  
Council  
members

Primary criteria  
for appointment

Effect of  
vacancy

« intervenant »  
“stakeholder”

« comité  
consultatif des  
intervenants »  
“Stakeholder  
Advisory  
Council”

Mandat —  
membres du  
comité  
consultatif des  
intervenants

Premiers  
critères de  
nomination

Effect of  
vacancy

<sup>2</sup> SOR/2003-174

<sup>2</sup> DORS/2003-174

**10. Sections 49 to 72 of the By-law are repealed.**

**10. Les articles 49 à 72 du même règlement administratif sont abrogés.**

**11. Paragraph 73(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**11. L'alinéa 73(2)c) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

(c) the address of the applicant's head office or another address — including an electronic mail address — designated by it as its address for the delivery of notices;

c) l'adresse de son siège social ou toute autre adresse qu'elle désigne pour l'expédition des avis, y compris une adresse de courrier électronique;

**12. Subsection 74(3) of the By-law is replaced by the following:**

**12. Le paragraphe 74(3) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

(3) Every member is liable to pay membership dues in accordance with *Canadian Payments Association – By-Law No. 2 – Finance*.

(3) Chaque membre est redevable du paiement de ses cotisations conformément au *Règlement administratif n° 2 de l'Association canadienne des paiements – finances*.

**13. Paragraph 75(b) of the By-law is replaced by the following:**

**13. L'alinéa 75b) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

(b) the address of the applicant's head office or another address — including an electronic mail address — designated by it as its address for the delivery of notices;

b) l'adresse de son siège social ou toute autre adresse qu'il désigne pour l'expédition des avis, y compris une adresse de courrier électronique;

**14. Paragraphs 76(e) and (f) of the By-law are replaced by the following:**

**14. Les alinéas 76e) et f) du même règlement administratif sont remplacés par ce qui suit :**

(e) if the applicant is a central, a trust company or a loan company, a statement from the applicant setting out that it accepts deposits transferable by order and, if applicable, its confirmation of a clearing arrangement; and

e) s'il est une centrale, une société de fiducie ou une société de prêt, joint à sa demande une déclaration du demandeur attestant qu'il accepte les dépôts transférables par ordre et, s'il y a lieu, la confirmation d'un accord de compensation;

(f) if the applicant is a person that accepts deposits transferable by order, a statement from the applicant setting out that it accepts deposits transferable by order, evidence that the deposits made with the applicant are insured or guaranteed under a federal or provincial statute and, if applicable, its confirmation of a clearing arrangement.

f) s'il est une personne qui accepte des dépôts transférables par ordre, joint à sa demande une déclaration du demandeur attestant qu'il accepte les dépôts transférables par ordre, la preuve que les dépôts qui lui sont confiés sont assurés ou garantis en vertu d'une loi fédérale ou provinciale et, s'il y a lieu, la confirmation d'un accord de compensation.

**15. Subsection 77(2) of the By-law is replaced by the following:**

**15. Le paragraphe 77(2) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

(2) An applicant is liable to pay membership dues on the day on which it becomes a member.

(2) Le demandeur est redevable du paiement de ses cotisations à la date de prise d'effet de son adhésion.

**16. Sections 79 to 103 of the By-law are repealed.**

**16. Les articles 79 à 103 du même règlement administratif sont abrogés.**

**17. Sections 107 to 111 of the By-law are repealed.**

**17. Les articles 107 à 111 du même règlement administratif sont abrogés.**

**18. The Bylaw is amended by replacing “Advisory Council” with “Stakeholder Advisory Council” in the following provisions:**

**18. Dans les passages ci-après du même règlement administratif, « comité consultatif » est remplacé par « comité consultatif des intervenants » :**

(a) the portion of section 36 before paragraph (a);

a) le passage de l'article 36 précédant l'alinéa a);

(b) subsection 37(1);

b) le paragraphe 37(1);

(c) section 39;

c) l'article 39;

(d) the portion of section 44 before paragraph (b);

d) le passage de l'article 44 précédant l'alinéa b);

(e) section 46; and

e) l'article 46;

(f) the portion of section 47 before paragraph (a).

f) le passage de l'article 47 précédant l'alinéa a).

Effect of membership

Effet de l'adhésion

Effect of membership

Effet de l'adhésion



**CANADIAN PAYMENTS ASSOCIATION  
BY-LAW NO. 2 — FINANCE**

**19. Subsection 2(1) of the *Canadian Payments Association By-Law No. 2 — Finance*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

Dues based on budgets

2. (1) The Board shall calculate and impose dues on members for a fiscal year on the basis of the operating and capital budgets for that fiscal year that it prepares under subsection 22(1) of the Act.

**20. Section 3 of the By-law is replaced by the following:**

Changes to budgets

3. If the Board amends the operating or capital budget for a fiscal year, it shall adjust the dues payable for that fiscal year on the basis of the amendment.

**CANADIAN PAYMENTS ASSOCIATION  
BY-LAW NO. 3 — PAYMENT ITEMS AND  
AUTOMATED CLEARING SETTLEMENT  
SYSTEM**

**21. Section 1 of the *Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System*<sup>4</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“federal credit union”  
« coopérative de crédit fédérale »

“federal credit union” has the same meaning as in section 2 of the *Bank Act*.

**22. Paragraph 28(1)(b) of the By-law is replaced by the following:**

(b) two or more members from one of the following categories that have appointed a member of the category to be the group clearer:

- (i) authorized foreign banks and banks, excluding federal credit unions,
- (ii) trust companies and loan companies,
- (iii) securities dealers, or
- (iv) other members, excluding centrals, cooperative credit associations, federal credit unions, qualified corporations, trustees of qualified trusts and life insurance companies.

**23. Subsection 33(1) of the French version of the By-law is replaced by the following:**

Agents de compensation — nomination

33. (1) Le conseil peut nommer agent de compensation l’adhérent ou l’adhérent-correspondant de groupe qui en fait la demande conformément aux règles s’il satisfait, notamment, aux exigences

**RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 2  
DE L’ASSOCIATION CANADIENNE  
DES PAIEMENTS — FINANCES**

**19. Le paragraphe 2(1) du *Règlement administratif n° 2 de l’Association canadienne des paiements — finances*<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :**

Cotisations basées sur les budgets

2. (1) Le conseil calcule et exige les cotisations des membres pour l’exercice d’après les budgets d’exploitation et d’investissement qu’il fait établir pour cet exercice aux termes du paragraphe 22(1) de la Loi.

**20. L’article 3 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

3. Si le conseil modifie le budget d’exploitation ou d’investissement, il rajuste les cotisations à payer pour l’exercice en cause eu égard à la modification.

Modification des budgets

**RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 3 DE  
L’ASSOCIATION CANADIENNE DES  
PAIEMENTS — INSTRUMENTS DE  
PAIEMENT ET SYSTÈME AUTOMATISÉ DE  
COMPENSATION ET DE RÈGLEMENT**

**21. L’article 1 du *Règlement administratif n° 3 de l’Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement*<sup>4</sup> est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« coopérative de crédit fédérale » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi sur les banques*.

« coopérative de crédit fédérale »  
“federal credit union”

**22. L’alinéa 28(1)b) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

b) soit d’au moins deux membres qui, appartenant à une même catégorie parmi celles énumérées ci-après, nomment l’un d’eux adhérent-correspondant de groupe :

- (i) les banques étrangères autorisées et les banques, à l’exception des coopératives de crédit fédérales,
- (ii) les sociétés de fiducie et les sociétés de prêt,
- (iii) les courtiers en valeurs mobilières,
- (iv) les autres membres, à l’exception des centrals, des associations coopératives de crédit, des coopératives de crédit fédérales, des sociétés admissibles, des fiduciaires de fiducies admissibles et des sociétés d’assurance-vie.

**23. Le paragraphe 33(1) de la version française du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

33. (1) Le conseil peut nommer agent de compensation l’adhérent ou l’adhérent-correspondant de groupe qui en fait la demande conformément aux règles s’il satisfait, notamment, aux exigences

Agents de compensation — nomination

<sup>3</sup> SOR/2003-175

<sup>4</sup> SOR/2003-346

<sup>3</sup> DORS/2003-175

<sup>4</sup> DORS/2003-346

techniques, financières et de toute autre nature prévues par les règles.

**24. Paragraph 39(3)(b) of the By-law is replaced by the following:**

(b) give notice of its decision to the President, to its other indirect clearers and to the other clearing agents acting for the indirect clearer and, in so far as is practicable, give notice of its decision to the other direct clearers and group clearers.

**25. Paragraph 43.1(2)(d) of the By-law is replaced by the following:**

(d) in so far as is practicable, to give notice of its decision to the direct clearers and other group clearers.

**CANADIAN PAYMENTS ASSOCIATION  
BY-LAW NO. 6 — COMPLIANCE**

**26. The definition “secretary” in subsection 1(1) of the *Canadian Payments Association By-law No. 6 — Compliance*<sup>5</sup> is replaced by the following:**

“secretary”  
« secrétaire » “secretary” means the secretary of the Association appointed by the Board.

**27. Section 26 of the Bylaws and the heading before it are replaced by the following:**

**NOTICES AND DOCUMENTS**

Method of giving notices  
Delivered notice  
Mailed notice  
Notices sent by other means  
Change of address  
Notice of change of address

26. (1) Any notice to be given under this by-law is sufficiently given if it is given by personal delivery, transmitted by facsimile or electronic mail, or sent by registered mail (except during periods of actual or threatened interruption of normal postal service because of labour disturbance) addressed to the intended recipient at the recipient’s address as recorded on the membership list or in the records of the Association.

(2) A notice given by personal delivery is considered to have been given on the day it is delivered.

(3) A notice sent by registered mail is considered to have been given on the fifth day after it was mailed.

(4) A notice transmitted by facsimile or electronic mail is considered to have been given on the day it is transmitted.

(5) The secretary may change or cause to be changed in the records of the Association the address of any member, director, officer, auditor or member of a committee of the Board in accordance with any reliable information.

(6) Members shall inform the secretary of any change in their address.

techniques, financières et de toute autre nature prévues par les règles.

**24. L’alinéa 39(3)b) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

b) avise le président, ses autres sous-adhérents et les autres agents de compensation du sous-adhérent de sa décision et, dans la mesure du possible, les autres adhérents et adhérents-correspondants de groupe.

**25. L’alinéa 43.1(2)d) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**

d) dans la mesure du possible, avise de sa décision les adhérents et les autres adhérents-correspondants de groupe.

**RÈGLEMENT ADMINISTRATIF N° 6  
DE L’ASSOCIATION CANADIENNE  
DES PAIEMENTS — CONFORMITÉ**

**26. La définition de « secrétaire », au paragraphe 1(1) du *Règlement administratif n° 6 de l’Association canadienne des paiements — conformité*<sup>5</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« secrétaire » Le secrétaire de l’Association nommé par le conseil. « secrétaire » “secretary”

**27. L’article 26 du même règlement administratif et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

**AVIS ET DOCUMENTS**

26. (1) Tout avis qui doit être donné conformément au présent règlement administratif est considéré comme donné s’il est remis au membre en main propre, transmis par télécopieur ou courrier électronique ou envoyé par courrier recommandé — sauf lorsque le service postal est interrompu ou risque de l’être à cause d’un conflit de travail — à la personne à qui il est destiné et à l’adresse figurant sur la liste des membres ou aux registres de l’Association.

(2) L’avis délivré en main propre est réputé avoir été donné le jour de sa livraison. Avis délivré

(3) L’avis envoyé par courrier recommandé est réputé avoir été donné le cinquième jour suivant la date du dépôt à la poste. Avis posté

(4) L’avis transmis par télécopieur ou courrier électronique est réputé avoir été donné le jour de sa transmission. Avis envoyé par un autre moyen

(5) Le secrétaire peut changer ou faire changer aux registres de l’Association l’adresse de tout membre, administrateur, dirigeant, vérificateur ou membre d’un comité du conseil à la lumière de renseignements dignes de foi. Changement d’adresse

(6) Les membres informent le secrétaire de tout changement d’adresse les concernant. Avis de changement d’adresse

<sup>5</sup> SOR/2003-347

<sup>5</sup> DORS/2003-347

**COMING INTO FORCE****28. These By-laws come into force on August 1, 2015.****REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the By-laws.)***Issues**

Amendments to the *Canadian Payments Act* introduced a new governance structure for the Canadian Payments Association (the CPA or the Association), as well as new accountability measures. In addition, the legislative amendments provide that certain by-laws “respecting the internal administration of the business of the Association” made by the CPA Board of Directors do not require approval of the Minister of Finance or publication in the *Canada Gazette*. Amendments to the CPA by-laws would better align the existing CPA by-laws with the new legislation. Amendments to the CPA by-laws would also address concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

**Background**

The CPA is a statutory body created by the *Canadian Payments Act* with a mandate to establish and operate national systems for the exchange, clearing, and settlement of payments between banks, credit unions, and other CPA members. Two systems operated by the CPA are the Automated Clearing Settlement System (ACSS) and the Large Value Transfer System (LVTS). The Association operates on a not-for-profit basis, with annual operating and capital expenditure budgets prepared by the Board of Directors, funded by dues paid by members.

The structure and composition of the Board will change as a result of recent legislative amendments. The *Economic Action Plan 2014 Act, No. 2* received royal assent on December 16, 2014. This Act implements a series of amendments to the *Canadian Payments Act* that change the governance structure of the CPA. As a result, some by-laws referred to outdated legislation and needed to be amended.

The legislation also established a new type of by-law that does not require approval of the Minister of Finance or publication in the *Canada Gazette*, specifically a by-law “respecting the internal administration of the business of the Association,” including procedures for business conducted at Board meetings and other meetings, the remuneration of independent directors, and nomination, selection and appointment procedures. CPA By-law No. 1 — General covers much of the “internal administration” of the Association. Amending sections of CPA By-law No. 1 — General will avoid overlap between existing by-law provisions and the upcoming administrative by-law provisions.

**ENTRÉE EN VIGUEUR****28. Le présent règlement administratif entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015.****RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)***Enjeux**

Les modifications apportées à la *Loi canadienne sur les paiements* ont entraîné la mise en place d'une nouvelle structure de gouvernance à l'Association canadienne des paiements (l'ACP ou l'Association), ainsi que de nouvelles mesures de responsabilisation. De plus, les modifications législatives prévoient que certains règlements administratifs concernant « la régie interne des affaires de l'Association » qui sont pris par le conseil d'administration de l'ACP ne nécessitent pas l'approbation du ministre des Finances ou une publication dans la *Gazette du Canada*. Les modifications apportées aux règlements administratifs de l'ACP permettraient de faire mieux correspondre ces derniers avec les nouvelles dispositions législatives. Ils répondraient en outre aux préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

**Contexte**

L'ACP est un organisme créé par une loi dont le mandat l'engage à établir et à mettre en œuvre des systèmes nationaux d'échange, de compensation et de règlement des paiements entre les banques, les caisses populaires et d'autres membres de l'ACP. Deux systèmes mis en œuvre par l'ACP sont le Système automatisé de compensation et de règlement (SACR) et le Système de transfert de paiements de grande valeur (STPGV). L'Association est exploitée dans un but non lucratif; les budgets annuels d'exploitation et d'immobilisations sont préparés par le conseil d'administration et sont financés par les cotisations versées par les membres.

La structure et la composition du conseil changeront en conséquence de modifications législatives récentes. La *Loi n° 2 sur le plan d'action économique de 2014* a reçu la sanction royale le 16 décembre 2014. Cette loi met en œuvre une série de modifications à la *Loi canadienne sur les paiements* qui viennent changer la structure de gouvernance de l'ACP. Par conséquent, certains des règlements administratifs renvoyaient à des dispositions législatives dépassées et devaient être modifiés.

Les dispositions législatives sont en outre venues établir un nouveau type de règlement administratif qui ne nécessite pas l'approbation du ministre des Finances ou une publication dans la *Gazette du Canada*, soit, plus précisément, un règlement administratif concernant « la régie interne des affaires de l'Association », y compris les procédures relatives aux activités exercées aux réunions du conseil et à d'autres réunions, la rémunération des administrateurs indépendants et les procédures de mise en candidature, de sélection et de nomination. Le règlement administratif n° 1 — général de l'ACP englobe une grande partie de « la régie interne » de l'Association. Le fait de modifier les articles du règlement administratif n° 1 — général de l'ACP permettra d'éviter le chevauchement entre les dispositions actuelles des règlements administratifs et les dispositions d'ordre administratif du règlement de régie interne à venir.

Amendments to various CPA by-laws made under the *Canadian Payments Act* help to implement the new governance framework and other legislative changes, as well as to implement changes recommended by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. In particular, the following by-laws are amended:

1. By-law No. 1 — General
2. By-law No. 2 — Finance
3. By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System
4. By-law No. 6 — Compliance
5. By-law No. 7 — LVTS

### Objectives

The objectives of the amendments are to

1. align CPA by-laws with newly amended legislation;
2. remove outdated provisions that are no longer applicable given the new legislative amendments; and
3. address technical issues identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

### Description

#### 1. By-law No. 1 — General

Section 18 of the *Canadian Payments Act* was revised to contemplate a new type of by-law that does not require approval from the Minister of Finance: a by-law “respecting the internal administration of the business of the Association.” Much of this “internal administration” falls under the purview of By-law No. 1. As a result, the amendments repeal the internal administration items from By-law No. 1. The repealed items will be included in a new by-law that will come into force after its approval by the new CPA Board of Directors at its first meeting in July 2015.

Additional minor amendments are made to some of the provisions that will remain in By-law No.1, which include the Stakeholder Advisory Council eligibility criteria, requirements and obligations for CPA membership, and suspension of member rights. In accordance with subsection 18(2) of the *Canadian Payments Act*, these by-law matters remain subject to ministerial approval.

#### 2. Consequential amendments to By-law No. 2 — Finance, By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System and By-law No. 6 — Compliance

The amendments to several sections in By-law No. 2 and No. 3 are consequential to the legislative changes. These amendments update section references and wording to reflect the revised wording in the Act (e.g. removal of member class representation on the Board).

Similarly, some amendments to By-law No. 6 — Compliance are consequential to the legislative changes in the Act. The sections no longer incorporate references to specific sections in By-law No. 1 that have been repealed (specifically, the definition of “secretary” and the manner of giving notice).

Les modifications apportées à divers règlements administratifs de l’ACP pris en vertu de la *Loi canadienne sur les paiements* contribuent à mettre en œuvre le nouveau cadre de gouvernance et d’autres modifications législatives, de même que les changements recommandés par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Notamment, les règlements administratifs suivants sont modifiés :

1. Règlement administratif n° 1 — général
2. Règlement administratif n° 2 — finances
3. Règlement administratif n° 3 — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement
4. Règlement administratif n° 6 — conformité
5. Règlement administratif n° 7 — STPGV

### Objectifs

Les modifications ont les objectifs suivants :

1. Faire correspondre les règlements administratifs de l’ACP avec les dispositions législatives nouvellement modifiées.
2. Supprimer les dispositions dépassées qui ne s’appliquent plus, compte tenu des nouvelles modifications législatives.
3. Régler les problèmes techniques relevés par le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation.

### Description

#### 1. Règlement administratif n° 1 — général

L’article 18 de la *Loi canadienne sur les paiements* a été révisé afin d’envisager un nouveau type de règlement administratif qui ne nécessite pas l’approbation du ministre des Finances : un règlement administratif concernant « la régie interne des affaires de l’Association ». Une grande partie de cette « régie interne » relève du règlement administratif n° 1. À ce titre, les modifications ont pour effet d’abroger les éléments du règlement administratif n° 1 qui sont liés à la régie interne. Les éléments abrogés seront inclus dans un nouveau règlement administratif qui entrera en vigueur une fois approuvé par le nouveau conseil d’administration de l’ACP à sa première réunion en juillet 2015.

D’autres modifications, mineures celles-ci, sont apportées à certaines des dispositions qui seront conservées dans le règlement administratif n° 1, y compris les critères d’admissibilité propres au Comité consultatif des intervenants, les exigences et les obligations en matière d’adhésion à l’ACP et la suspension des droits de membres. Conformément au paragraphe 18(2) de la *Loi canadienne sur les paiements*, ces questions découlant des règlements administratifs demeurent assujetties à l’approbation ministérielle.

#### 2. Modifications corrélatives au règlement administratif n° 2 — finances, au règlement administratif n° 3 — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement et au règlement administratif n° 6 — conformité

Les modifications apportées à plusieurs articles des règlements administratifs n° 2 et n° 3 découlent des modifications législatives. Ces modifications ont pour effet de mettre à jour des renvois à des articles et la formulation de façon à tenir compte de la formulation révisée de la Loi (par exemple l’élimination de la représentation par catégories de membres au sein du conseil).

De la même façon, certaines modifications apportées au règlement administratif n° 6 — conformité découlent des modifications législatives apportées à la Loi. Les articles ne renferment plus de renvois à des articles précis du règlement administratif n° 1 qui ont été abrogés (plus précisément, la définition de « secrétaire » et le mode de communication des avis).

**3. Amendments to By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System and By-law No. 7 Respecting the Large Value Transfer System (Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations recommendations)**

Following recommendations made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, an amendment is made to By-law No. 3 to correct an inconsistency between the English and French versions of subsection 33(1) regarding the appointment requirements for clearing agents. Additionally, paragraphs 39(3)(b) and 43.1(2)(d) are amended to clarify the requirement for giving notice in ceasing to act for an indirect clearer or group entity — specifically by replacing the word “attempt” with “in so far as is practicable.”

An amendment to By-law No. 7 is also made to add the wording “for greater certainty” at the beginning of section 51 to provide greater clarity to LVTS participants on their rights of recourse as opposed to altering legal rights.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as the amendments do not impose new administrative burden costs on a commercial business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small business.

**Consultation**

The changes to the by-laws are technical in nature and only affect the CPA. The CPA consulted with its membership through various Board-level and management advisory committees. The Stakeholder Advisory Council was consulted on amendments affecting that Council.

**Rationale**

The by-law amendments are needed to align existing by-laws with recent changes to the *Canadian Payments Act* and to implement a number of minor updates and clarifications.

**Implementation, enforcement and service standards**

The amendments do not require any new mechanisms to ensure compliance and enforcement. The CPA is responsible for ensuring that its members comply with the by-laws, as applicable.

**Contact**

Deborah Wilson  
Director, Legal and Senior Legal Counsel  
Canadian Payments Association  
Constitution Square, Tower II  
350 Albert Street, Suite 800  
Ottawa, Ontario  
K1R 1A4  
Email: [dwilson@cdnpay.ca](mailto:dwilson@cdnpay.ca)

**3. Modifications au règlement administratif n° 3 — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement et au Règlement administratif n° 7 sur le système de transfert de paiements de grande valeur (recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation)**

À la suite des recommandations du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, une modification au règlement administratif n° 3 corrige une incohérence entre les versions anglaise et française du paragraphe 33(1) en ce qui concerne les exigences en matière de nomination des agents de compensation. De plus, les alinéas 39(3)b) et 43.1(2)d) sont modifiés afin de clarifier l'exigence de remise d'avis de cessation du fait d'agir pour un sous-adhérent ou une entité de groupe — plus précisément en remplaçant le mot « tente » par l'expression « dans la mesure où cela est matériellement possible ».

Une modification au règlement administratif n° 7 est également apportée afin d'ajouter la formulation « il est entendu que » au début de l'article 51 afin de préciser davantage aux participants du STPGV les droits de recours par opposition à la modification des droits légaux.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, puisque les modifications réglementaires n'imposent aucun coût nouveau lié au fardeau administratif pour les entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications, puisqu'aucun coût n'est engagé par les petites entreprises.

**Consultation**

Les modifications apportées aux règlements administratifs sont d'ordre technique et touchent uniquement l'ACP. Celle-ci a consulté ses membres par l'entremise de divers comités consultatifs au niveau du conseil et de la direction. Le Comité consultatif des intervenants a été consulté sur les modifications qui le touchent.

**Justification**

Les modifications aux règlements administratifs sont nécessaires afin de faire correspondre les règlements administratifs avec les modifications récentes apportées à la *Loi canadienne sur les paiements* et de mettre en vigueur un certain nombre de mises à jour mineures et de précisions.

**Mise en œuvre, application et normes de service**

Les modifications ne nécessitent aucun nouveau mécanisme pour en assurer la conformité et l'exécution. L'ACP est responsable de s'assurer que ses membres se conforment aux règlements administratifs, s'il y a lieu.

**Personne-ressource**

Deborah Wilson  
Directrice des services juridiques et avocate-conseil principale  
Association canadienne des paiements  
Constitution Square, tour II  
350, rue Albert, bureau 800  
Ottawa (Ontario)  
K1R 1A4  
Courriel : [dwilson@cdnpay.ca](mailto:dwilson@cdnpay.ca)

Registration  
SOR/2015-186 July 16, 2015

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

**Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999**

P.C. 2015-1076 July 16, 2015

Whereas, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 2014, a copy of the proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 160<sup>c</sup> and 162 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

**REGULATIONS AMENDING THE  
ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE  
EMISSION REGULATIONS AND OTHER  
REGULATIONS MADE UNDER THE  
CANADIAN ENVIRONMENTAL  
PROTECTION ACT, 1999**

**ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE  
EMISSION REGULATIONS**

1. (1) The definition “complete heavy-duty vehicle” in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> is repealed.

(2) The definitions “CFR”, “EPA certificate”, “Federal Test Procedure”, “full useful life emission bin”, “HC + NO<sub>x</sub>”, “heavy-duty engine”, “heavy-duty vehicle”, “heavy light-duty truck”, “light-duty truck”, “light light-duty truck”, “medium-duty passenger vehicle” and

Enregistrement  
DORS/2015-186 Le 16 juillet 2015

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

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)**

C.P. 2015-1076 Le 16 juillet 2015

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 27 septembre 2014, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des articles 160<sup>c</sup> et 162 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE  
RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS  
DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS  
MOTEURS ET D'AUTRES RÈGLEMENTS  
PRIS EN VERTU DE LA LOI CANADIENNE  
SUR LA PROTECTION DE  
L'ENVIRONNEMENT (1999)**

**RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS  
DES VÉHICULES ROUTIERS  
ET DE LEURS MOTEURS**

1. (1) La définition de « véhicule lourd complet », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup>, est abrogée.

(2) Les définitions de « camionnette », « camionnette légère », « camionnette lourde », « certificat de l'EPA », « CFR », « Federal Test Procedure », « HC + NO<sub>x</sub> », « moteur de véhicule lourd », « motocyclette », « série d'émissions de durée de vie totale », « véhicule lourd », et

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>c</sup> S.C. 2011, c. 1, s. 5

<sup>1</sup> SOR/2003-2

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>c</sup> L.C. 2011, ch. 1, art. 5

<sup>1</sup> DORS/2003-2

“motorcycle” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

“CFR” means the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (CFR)

“EPA certificate” means a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA under Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR. (*certificat de l’EPA*)

“Federal Test Procedure” means the test procedure described in sections 130(a) to (d) and (f) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart B, of the CFR, which is designed to measure urban driving exhaust emissions and evaporative emissions over the *EPA Light-duty Urban Dynamometer Driving Schedule* set out in Appendix I to part 86 of Title 40, chapter I, subchapter C, subpart T, of the CFR. (*Federal Test Procedure*)

“full useful life emission bin” means the set of exhaust emission standards, measured using the Federal Test Procedure, that is set out in a horizontal row in the following tables and that is chosen by a company in respect of a test group, taking into account any compliance credits used by the company in accordance with section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, if applicable:

(a) in the case of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2016 model year or an earlier model year, in Table S04-1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(b) in the case of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2017 model year or a later model year, in Table 2 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; or

(c) in the case of the following vehicles of the 2018 model year or a later model year:

(i) Class 2B vehicles, in Tables 2 and 5 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, or

(ii) Class 3 vehicles, in Tables 3 and 5 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*série d’émissions de durée de vie totale*)

“HC + NO<sub>x</sub>” means the sum of the hydrocarbon and NO<sub>x</sub> exhaust emissions. (*HC + NO<sub>x</sub>*)

“heavy-duty engine” means an engine designed to be used for motive power in a heavy-duty vehicle, other than a medium-duty passenger vehicle, Class 2B vehicle or Class 3 vehicle. (*moteur de véhicule lourd*)

“heavy-duty vehicle” means an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 lb), a curb weight of more than 2 722 kg (6,000 lb) or a basic vehicle frontal area in excess of 4.2 m<sup>2</sup> (45 sq. ft.). (*véhicule lourd*)

“heavy light-duty truck” means a light-duty truck 3 or a light-duty truck 4 that has a GVWR of more than 2 722 kg (6,000 lb). (*camionnette lourde*)

« véhicule moyen à passagers », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« camionnette » Véhicule routier dont le PNBV est d’au plus 3 856 kg (8 500 lb), la masse en état de marche d’au plus 2 722 kg (6 000 lb) et la surface frontale du véhicule de base d’au plus 4,2 m<sup>2</sup> (45 pi<sup>2</sup>) et qui, selon le cas :

a) est conçu principalement pour le transport de biens ou a été modifié à partir d’un véhicule conçu à cette fin;

b) est conçu principalement pour le transport de personnes et compte un nombre désigné de places assises supérieur à douze;

c) peut présenter des caractéristiques spéciales lui permettant de rouler hors des routes, soit quatre roues motrices et au moins quatre des caractéristiques énumérées ci-après, calculées selon sa masse en état de marche, sur une surface de niveau, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :

(i) angle d’approche d’au moins 28°,

(ii) angle de rampe d’au moins 14°,

(iii) angle de sortie d’au moins 20°,

(iv) garde au sol sous les essieux avant et arrière d’au moins 17,8 cm (7 po),

(v) garde au sol en tout point autre que sous les essieux avant et arrière d’au moins 20,3 cm (8 po). (*light-duty truck*)

« camionnette légère » Camionnette de type 1 ou de type 2 dont le PNBV est d’au plus 2 722 kg (6 000 lb). (*light light-duty truck*)

« camionnette lourde » Camionnette de type 3 ou de type 4 dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 lb). (*heavy light-duty truck*)

« certificat de l’EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l’EPA en vertu de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*EPA certificate*)

« CFR » Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis, avec ses modifications successives. (CFR)

« Federal Test Procedure » La méthode d’essai décrite aux articles 130a) à d) et f) de la sous-partie B, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, qui est destinée à mesurer les émissions de gaz d’échappement et de gaz d’évaporation dues à la conduite en zone urbaine d’après l’*EPA Light-duty Urban Dynamometer Driving Schedule* figurant à l’appendice I de la sous-partie T, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*Federal Test Procedure*)

« HC + NO<sub>x</sub> » Somme des émissions de gaz d’échappement d’hydrocarbures et de NO<sub>x</sub>. (*HC + NO<sub>x</sub>*)

« moteur de véhicule lourd » Moteur conçu pour propulser un véhicule lourd, autre qu’un véhicule moyen à passagers, un véhicule de classe 2B ou un véhicule de classe 3. (*heavy-duty engine*)

“light-duty truck” means an on-road vehicle that has a GVWR of 3 856 kg (8,500 lb) or less, a curb weight of 2 722 kg (6,000 lb) or less and a basic vehicle frontal area of 4.2 m<sup>2</sup> (45 sq. ft.) or less and that

(a) is designed primarily for the transportation of property or is a derivative of a vehicle that is designed for that purpose;

(b) is designed primarily for the transportation of persons and has a designated seating capacity of more than 12 persons; or

(c) is available with special features that enable it to be operated and used off-road, the special features being four-wheel drive and at least four of the following characteristics that are calculated when the vehicle is at curb weight and on a level surface with the front wheels parallel to the vehicle’s longitudinal centreline and the tires are inflated to the manufacturer’s recommended pressure:

- (i) an approach angle of not less than 28°,
- (ii) a break-over angle of not less than 14°,
- (iii) a departure angle of not less than 20°,
- (iv) ground clearances of not less than 17.8 cm (7 in.) under the front and rear axles, and
- (v) a ground clearance of not less than 20.3 cm (8 in.) under any point other than the front or rear axle. (*camionnette*)

“light light-duty truck” means a light-duty truck 1 or a light-duty truck 2 that has a GVWR of 2 722 kg (6,000 lb) or less. (*camionnette légère*)

“medium-duty passenger vehicle” means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of less than 4 536 kg (10,000 lb) and that is designed primarily for the transportation of persons but does not include any vehicle that

(a) is a truck that is incomplete because it does not have a primary load carrying device or container attached;

(b) has a seating capacity of more than 12 persons;

(c) is designed to seat more than 9 persons behind the driver; or

(d) is equipped with an open cargo area (for example, a pick-up truck box or bed) of 183 cm (72 in.) in interior length or more or with a covered box not readily accessible from the passenger compartment. (*véhicule moyen à passagers*)

“motorcycle” means an on-road vehicle with a headlight, tail light and stoplight that has two or three wheels and a curb weight of 793 kg (1,749 lb) or less. (*motocyclette*)

« motocyclette » Véhicule routier à deux ou trois roues qui est muni d’un phare, d’un feu arrière et d’un feu de freinage et dont la masse en état de marche est d’au plus 793 kg (1 749 lb). (*motorcycle*)

« série d’émissions de durée de vie totale » L’ensemble des normes d’émissions de gaz d’échappement mesurées selon la Federal Test Procedure, qui figurent à l’une des rangées horizontales des tableaux ci-après, et qu’une entreprise choisit d’appliquer à un groupe d’essai, prenant en compte tout point de conformité utilisé par l’entreprise conformément à l’article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, le cas échéant :

a) dans le cas des camionnettes, des véhicules légers et des véhicules moyens à passagers d’une année de modèle antérieure à 2017, le tableau S04-1 de l’article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) dans le cas des camionnettes, des véhicules légers et des véhicules moyens à passagers de l’année de modèle 2017 ou d’une année de modèle ultérieure, le tableau 2 de l’article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

c) dans le cas des véhicules ci-après de l’année de modèle 2018 ou d’une année de modèle ultérieure :

(i) s’il s’agit de véhicules de classe 2B, les tableaux 2 et 5 de l’article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) s’il s’agit de véhicules de classe 3, les tableaux 3 et 5 de l’article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*full useful life emission bin*)

« véhicule lourd » Véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg (6 000 lb) ou dont la surface frontale du véhicule de base est supérieure à 4,2 m<sup>2</sup> (45 pi<sup>2</sup>). (*heavy-duty vehicle*)

« véhicule moyen à passagers » Véhicule routier dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 lb) et qui est conçu principalement pour le transport de personnes, à l’exclusion de :

a) tout camion incomplet du fait qu’un système de chargement ou un conteneur principal n’y est pas fixé;

b) tout véhicule dont le nombre désigné de places assises est supérieur à douze;

c) tout véhicule conçu pour accueillir plus de neuf personnes derrière le conducteur;

d) tout véhicule muni d’un espace de chargement ouvert — par exemple, une caisse ou une benne de fourgonnette — dont la longueur intérieure est d’au moins 183 cm (72 po) ou d’une caisse couverte difficilement accessible depuis l’habitacle. (*medium-duty passenger vehicle*)



**(3) Paragraph (a) of the definition “on-road vehicle” in subsection 1(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(a) cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface;

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

“adjusted loaded vehicle weight” means the numerical average of a vehicle’s curb weight and its GVWR. (*poids ajusté du véhicule chargé*)

“Class 2B vehicle” means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg (8,500 lb) but less than or equal to 4 536 kg (10,000 lb). (*véhicule de classe 2B*)

“Class 3 vehicle” means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of more than 4 536 kg (10,000 lb) but less than or equal to 6 350 kg (14,000 lb). (*véhicule de classe 3*)

“engine family” means

- (a) in respect of a company’s motorcycles,
  - (i) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued, or
  - (ii) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 420 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR; and
- (b) in respect of a company’s heavy duty engines,
  - (i) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued, or
  - (ii) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 24 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR. (*famille de moteurs*)

“evaporative emission family” means, in respect of a company’s vehicles, for the application of evaporative emission standards, the grouping determined in accordance with section 1821 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*famille d’émissions de gaz d’évaporation*)

“family emission limit” means the maximum emission level established by a company for a test group, engine family or evaporative emission family. (*limite d’émissions de la famille*)

“fire fighting vehicle” means a vehicle that is designed to be used under emergency conditions to transport personnel and equipment and to support the suppression of fires and the mitigation of other emergency situations. (*véhicule d’incendie*)

“light-duty truck 1” means a light light-duty truck that has a loaded vehicle weight of 1 701 kg (3,750 lb) or less. (*camionnette de type 1*)

“light-duty truck 2” means a light light-duty truck that has a loaded vehicle weight of more than 1 701 kg (3,750 lb). (*camionnette de type 2*)

**(3) L’alinéa a) de la définition de « on-road vehicle », au paragraphe 1(1) de la version anglaise du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

(a) cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface;

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

« camionnette de type 1 » Camionnette légère dont le poids du véhicule chargé est d’au plus 1 701 kg (3 750 lb). (*light-duty truck 1*)

« camionnette de type 2 » Camionnette légère dont le poids du véhicule chargé est supérieur à 1 701 kg (3 750 lb). (*light-duty truck 2*)

« camionnette de type 3 » Camionnette lourde dont le poids ajusté du véhicule chargé est d’au plus 2 608 kg (5 750 lb). (*light-duty truck 3*)

« camionnette de type 4 » Camionnette lourde dont le poids ajusté du véhicule chargé est supérieur à 2 608 kg (5 750 lb). (*light-duty truck 4*)

« famille d’émissions de gaz d’évaporation » À l’égard des véhicules d’une entreprise, le groupe établi pour l’application des normes d’émissions de gaz d’évaporation conformément à l’article 1821 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*evaporative emission family*)

« famille de moteurs »

- a) S’agissant des motocyclettes d’une entreprise :
  - (i) si elles sont visées par un certificat de l’EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré,
  - (ii) si elles ne sont pas visées par un certificat de l’EPA, le groupe établi conformément à l’article 420 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- b) s’agissant des moteurs de véhicules lourds d’une entreprise :

(i) s’ils sont visés par un certificat de l’EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré,

(ii) s’ils ne sont pas visés par un certificat de l’EPA, le groupe établi conformément à l’article 24 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*engine family*)

« GONM + NO<sub>x</sub> » Somme des émissions de gaz d’échappement des gaz organiques non méthaniques et de NO<sub>x</sub>. (*NMOG + NO<sub>x</sub>*)

« groupe d’essai » À l’égard des véhicules d’une entreprise, à l’exception des motocyclettes :

- a) s’ils sont visés par un certificat de l’EPA, le groupe pour lequel ce certificat a été délivré;
- b) s’ils ne sont pas visés par un certificat de l’EPA, le groupe établi conformément à l’article 1827 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR. (*test group*)

« HCNM » Émissions de gaz d’échappement d’hydrocarbures non méthaniques. (*NMHC*)

“light-duty truck 3” means a heavy light-duty truck that has an adjusted loaded vehicle weight of 2 608 kg (5,750 lb) or less. (*camionnette de type 3*)

“light-duty truck 4” means a heavy light-duty truck that has an adjusted loaded vehicle weight of more than 2 608 kg (5,750 lb). (*camionnette de type 4*)

“loaded vehicle weight” means the sum of the vehicle’s curb weight and 136 kg (300 lb). (*poids du véhicule chargé*)

“NMHC” means non-methane hydrocarbon exhaust emissions. (*HCNM*)

“NMOG + NO<sub>x</sub>” means the sum of the non-methane organic gas exhaust emissions and the NO<sub>x</sub> exhaust emissions. (*GONM + NO<sub>x</sub>*)

“test group” means, in respect of a company’s vehicles other than its motorcycles,

(a) if they are covered by an EPA certificate, the grouping for which the EPA certificate was issued; and

(b) if they are not covered by an EPA certificate, the grouping determined in accordance with section 1827 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR. (*groupe d’essai*)

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 1:**

**1.1** For the purposes of these Regulations, a vehicle or engine of a specific model year that is sold in Canada is considered to be sold concurrently in Canada and in the United States if a vehicle or engine of that model year that belongs to the same test group or engine family is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

(a) in the case of a vehicle or engine that is imported into Canada, the day on which the vehicle or engine is imported; and

(b) in the case of a vehicle or engine that is manufactured in Canada,

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle or engine, if known, or

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine, as the case may be, was completed.

**3. Section 2.1 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):**

(d) a system of credits for the purposes of section 162 of the Act.

**4. (1) Paragraph 6(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) light light-duty trucks and heavy light-duty trucks;

**(2) Paragraphs 6(1)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:**

(d) Class 2B vehicles and Class 3 vehicles;

« limite d’émissions de la famille » Le niveau d’émissions maximal établi par une entreprise pour une famille d’émissions de gaz d’évaporation, une famille de moteurs ou un groupe d’essai. (*family emission limit*)

« poids ajusté du véhicule chargé » La moyenne numérique de la masse en état de marche et du PNBV. (*adjusted loaded vehicle weight*)

« poids du véhicule chargé » La somme de la masse en état de marche du véhicule et de 136 kg (300 lb). (*loaded vehicle weight*)

« véhicule de classe 2B » Véhicule lourd dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 lb), mais d’au plus 4 536 kg (10 000 lb). (*Class 2B vehicle*)

« véhicule de classe 3 » Véhicule lourd dont le PNBV est supérieur à 4 536 kg (10 000 lb), mais d’au plus 6 350 kg (14 000 lb). (*Class 3 vehicle*)

« véhicule d’incendie » Véhicule conçu pour être utilisé en situation d’urgence pour transporter le personnel et l’équipement et pour contribuer aux activités de lutte contre les incendies et à l’atténuation des effets d’autres situations d’urgence. (*fire fighting vehicle*)

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 1, de ce qui suit :**

**1.1** Pour l’application du présent règlement, les véhicules et les moteurs d’une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada sont considérés comme vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période si un véhicule ou un moteur de l’année de modèle en cause appartenant au même groupe d’essai ou à la même famille de moteurs est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant :

a) s’agissant d’un véhicule ou d’un moteur importé au Canada, la date de son importation;

b) s’agissant d’un véhicule ou d’un moteur fabriqué au Canada :

(i) dans le cas où la date de l’apposition de la marque nationale sur le véhicule ou le moteur est connue, cette date,

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de l’assemblage principal s’il s’agit d’un véhicule, ou celle de la fin de la fabrication s’il s’agit d’un moteur.

**3. L’article 2.1 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :**

d) institue un système de points pour l’application de l’article 162 de la Loi.

**4. (1) L’alinéa 6(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) les camionnettes légères et les camionnettes lourdes;

**(2) Les alinéas 6(1)(d) et (e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

d) les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3;

(e) heavy-duty vehicles other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles; and

**(3) Paragraph 6(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) any vehicle or engine that is being exported and that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold for use or used in Canada.

**5. (1) Subsection 8(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) Subject to subsection (6), a company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the authorization number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

**(2) The portion of subsection 8(6) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(6) A company is not required to display its authorization number if

**6. Section 11 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(2.1) Despite subsection (2), an ambulance, police vehicle or fire fighting vehicle may be equipped with a defeat device if the device is one that is activated during emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances:

- (a) the emission control system is in an abnormal state, or
- (b) the device acts to maintain the emission control system in a normal state.

**7. The Regulations are amended by adding the following after section 11:**

**ADJUSTABLE PARAMETERS**

**11.1** (1) In this section, “adjustable parameter” means a device, system or element of design that is capable of being physically adjusted and as a result can affect emissions or the performance of a vehicle or an engine during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, system or element of design that is permanently sealed by the vehicle or engine manufacturer or that is inaccessible with the use of ordinary tools.

(2) A vehicle or engine that is equipped with adjustable parameters shall comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

e) les véhicules lourds autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3;

**(3) L’alinéa 6(3)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) les véhicules ou les moteurs destinés à être exportés, s’ils sont accompagnés d’une preuve écrite attestant qu’ils ne seront ni utilisés au Canada ni vendus pour y être utilisés.

**5. (1) Le paragraphe 8(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Sous réserve du paragraphe (6), l’entreprise qui est autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d’autorisation que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d’au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

**(2) Le passage du paragraphe 8(6) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(6) L’entreprise n’est pas tenue d’afficher son numéro d’autorisation si les conditions ci-après sont réunies :

**6. L’article 11 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(2.1) Malgré le paragraphe (2), les ambulances, les véhicules de police ou les véhicules d’incendie peuvent être dotés d’un dispositif de mise en échec si celui-ci est activé afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance lors d’une intervention d’urgence dans l’un des cas suivants :

- a) le système antipollution est dans un état anormal;
- b) le dispositif sert à maintenir le système antipollution dans un état normal.

**7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 11, de ce qui suit :**

**PARAMÈTRES RÉGLABLES**

**11.1** (1) Au présent article, « paramètre réglable » s’entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être réglé mécaniquement de façon à modifier les émissions ou la performance du véhicule ou du moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal, à l’exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le fabricant du véhicule ou du moteur ou qui n’est pas accessible à l’aide d’outils usuels.

(2) Le véhicule ou le moteur de véhicule doté de paramètres réglables, quel que soit le réglage de ceux-ci, doit être conforme aux normes applicables prévues par le présent règlement.

**8. The heading before section 12 of the Regulations is replaced by the following:**

LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT LIGHT-DUTY TRUCKS, HEAVY LIGHT-DUTY TRUCKS AND MEDIUM-DUTY PASSENGER VEHICLES

**9. The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:**

**12.** Subject to sections 17.2, 19 and 19.1, a light-duty vehicle, light light-duty truck, heavy light-duty truck or medium-duty passenger vehicle of a specific model year shall

(a) for the 2016 and earlier model years, conform to the exhaust emission and evaporative emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(a.1) for the 2017 and later model years, conform to

(i) the exhaust emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) the evaporative emission and refueling emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(iii) the family emission limit established by the company for the evaporative emission family to which the vehicle belongs, which shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1806 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

**10. The heading before section 13 of the Regulations is replaced by the following:**

CLASS 2B VEHICLES AND CLASS 3 VEHICLES

**11. The portion of section 13 of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:**

**13.** Subject to sections 17.2, 19 and 19.1, a Class 2B vehicle, other than a medium-duty passenger vehicle, and a Class 3 vehicle of a specific model year shall

(a) for the 2005 to 2017 model years, conform to the exhaust emission and evaporative emission

**8. L'intertitre précédant l'article 12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

VÉHICULES LÉGERS, CAMIONNETTES LÉGÈRES, CAMIONNETTES LOURDES ET VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS

**9. Le passage de l'article 12 du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :**

**12.** Sous réserve des articles 17.2, 19 et 19.1, les véhicules légers, les camionnettes légères, les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée :

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, pour l'année de modèle 2016 et les années de modèle antérieures; a.1) doivent être conformes aux normes d'émissions ci-après, pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures :

(i) les normes d'émissions de gaz d'échappement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les normes d'émissions de gaz d'évaporation et de vapeurs de ravitaillement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) la limite d'émissions de la famille établie par l'entreprise pour la famille d'émissions de gaz d'évaporation à laquelle les véhicules appartiennent, laquelle ne peut excéder la limite d'émissions de la famille maximale applicable prévue à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

**10. L'intertitre précédant l'article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

VÉHICULES DE CLASSE 2B ET VÉHICULES DE CLASSE 3

**11. Le passage de l'article 13 du même règlement précédant l'alinéa c) est remplacé par ce qui suit :**

**13.** Sous réserve des articles 17.2, 19 et 19.1, les véhicules de classe 2B, autres que les véhicules moyens à passagers, et les véhicules de classe 3 d'une année de modèle donnée :

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz

standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

(a.1) for the 2018 and later model years, conform to

(i) the exhaust emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) the evaporative emission and refueling emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, and

(iii) the family emission limit established by the company for the evaporative emission family to which the vehicle belongs, which shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, applied in accordance with section 103 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR;

(b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 1806 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR; and

**12. (1) The portion of section 14 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**14.** Subject to sections 19 and 19.1, an Otto-cycle heavy-duty vehicle of a specific model year, other than a medium-duty passenger vehicle, Class 2B vehicle or Class 3 vehicle, shall

**(2) Paragraph 14(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) conform to

(i) for the 2017 and earlier model years, the evaporative emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR, or

(ii) for the 2018 and later model years, the evaporative emission and refueling emission standards applicable to vehicles of the model year in question set out in section 103 of Title 40, chapter I, subchapter U, part 1037, subpart B, of the CFR.

d'évaporation applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, pour les années de modèle 2005 à 2017;

a.1) doivent être conformes aux normes d'émissions ci-après, pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures :

(i) les normes d'émissions de gaz d'échappement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) les normes d'émissions de gaz d'évaporation et de vapeurs de ravitaillement applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) la limite d'émissions de la famille établie par l'entreprise pour la famille d'émissions de gaz d'évaporation à laquelle les véhicules appartiennent, laquelle ne peut excéder la limite d'émissions de la famille maximale applicable qui est prévue à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et qui est appliquée conformément à l'article 103 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR;

b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

**12. (1) Le passage de l'article 14 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**14.** Sous réserve des articles 19 et 19.1, les véhicules lourds à cycle Otto — autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B ou les véhicules de classe 3 — d'une année de modèle donnée :

**(2) L'alinéa 14b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) doivent être conformes aux normes d'émissions ci-après qui s'appliquent aux véhicules de cette année de modèle :

(i) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle antérieures, les normes d'émissions de gaz d'évaporation qui sont prévues à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, les normes d'émissions de gaz d'évaporation et de vapeurs de ravitaillement qui sont prévues à l'article 103 de la sous-partie B, partie 1037, section de chapitre U, chapitre I, titre 40 du CFR.

**13. (1) Paragraph 15(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) conform to the evaporative emission and refueling emission standards applicable to diesel heavy-duty vehicles of the model year in question set out in section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**(2) Subsection 15(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) A vehicle referred to in subsection (1) that has a GVWR of 6 350 kg (14,000 lb) or less may conform to the standards applicable to vehicles of the model year in question referred to in section 1863 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR instead of the standards described in subsection (1).

**14. Section 16 of the Regulations is replaced by the following:**

**16. (1)** Subject to sections 19 and 19.1, Otto-cycle heavy-duty engines of a specific model year shall conform to the exhaust emission and crankcase emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty engines of the model year in question set out in section 10 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(2) Subject to sections 19 and 19.1, diesel heavy-duty engines of a specific model year shall conform to the exhaust emission and crankcase emission standards applicable to diesel heavy-duty engines of the model year in question set out in section 11 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(3) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines of a specific model year used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of 6 350 kg (14,000 lb) or less shall be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to engines of the model year in question set out in section 17 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

(4) Subject to sections 19 and 19.1, heavy-duty engines of the 2014 and later model years used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg (14,000 lb) shall be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to engines of the model year in question set out in section 18 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR.

**15. Paragraph 17(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) shall conform to the exhaust emission and evaporative emission standards applicable to motorcycles of the model year in question set out

**13. (1) L'alinéa 15(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation et de vapeurs de ravitaillement applicables aux véhicules lourds diesels de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**(2) Le paragraphe 15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb) peuvent, au lieu d'être conformes aux normes prévues à ce paragraphe, être conformes à celles, applicables à leur année de modèle, visées à l'article 1863 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**14. L'article 16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**16. (1)** Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto d'une année de modèle donnée doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions du carter applicables aux moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 10 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(2) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs diesels de véhicules lourds d'une année de modèle donnée doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions du carter applicables aux moteurs diesels de véhicules lourds de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 11 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(3) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux moteurs de cette année de modèle prévues à l'article 17 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(4) Sous réserve des articles 19 et 19.1, les moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2014 ou d'une année de modèle ultérieure qui sont utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg (14 000 lb) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux moteurs de cette année de modèle prévues à l'article 18 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**15. L'alinéa 17a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux motocyclettes de

in section 410 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR; and

**16. The Regulations are amended by adding the following after section 17.1:**

PHASE-IN STANDARDS — PARTICULATE MATTER

**17.2** (1) Subject to subsection (3), for the purposes of subparagraphs 12(a.1)(i) and 13(a.1)(i), the particulate matter exhaust emission standards set out in section 1811 or 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, as the case may be, apply to a percentage of a company's vehicles referred to in section 12 or 13 of a specific model year, in accordance with subsection (5) or (6).

(2) For the purposes of subsection (1), a company shall group its vehicles together as follows:

(a) in the case of the vehicles referred to in section 12

(i) for the 2017 model year, all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of that model year, and

(ii) for the 2018 and later model years, all of its light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the model year in question; and

(b) in the case of the vehicles referred to in section 13, for the 2018 and later model years, all of its Class 2B vehicles and Class 3 vehicles of the model year in question.

(3) For the 2017 to 2021 model years, a company shall calculate the percentage of its vehicles of a specific model year in a given group that conform to the standards referred to in subsection (1) unless each vehicle in the group

(a) is covered by an EPA certificate, conforms to the particulate matter exhaust emission standards referred to in the EPA certificate and is of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada; or

(b) conforms to the particulate matter exhaust emission standard set out in Table 1 in section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR or Table 1 in section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, as applicable, whether or not it is covered by an EPA certificate.

(4) In determining the number of vehicles of a given group that are to meet the particulate matter exhaust emission standards referred to in subsection (1), in accordance with the applicable percentage, a company may exclude from the group all of its

cette année de modèle qui sont prévues à l'article 410 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

**16. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 17.1, de ce qui suit :**

NORMES D'APPLICATION GRADUELLE —  
PARTICULES ATMOSPHÉRIQUES

**17.2** (1) Sous réserve du paragraphe (3), pour l'application des sous-alinéas 12a.1(i) et 13a.1(i), les normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues aux articles 1811 ou 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, selon le cas, s'appliquent à un pourcentage des véhicules de l'entreprise visés aux articles 12 ou 13 d'une année de modèle donnée, conformément aux paragraphes (5) ou (6).

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'entreprise classe ses véhicules selon les groupes suivants :

a) dans le cas des véhicules visés à l'article 12 :

(i) pour l'année de modèle 2017, les véhicules légers et les camionnettes légères de cette année de modèle,

(ii) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers de l'année de modèle en cause;

b) dans le cas des véhicules visés à l'article 13, pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3 de l'année de modèle en cause.

(3) Pour les années de modèle 2017 à 2021, l'entreprise établit le pourcentage de véhicules d'une année de modèle donnée dans le groupe qui sont conformes aux normes applicables visées au paragraphe (1), sauf si chaque véhicule de ce groupe satisfait à l'une des conditions suivantes :

a) il est visé par un certificat de l'EPA et est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues dans ce certificat, et il est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada;

b) il est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des particules atmosphériques prévues au tableau 1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR ou au tableau 1 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, selon le cas, qu'il soit ou non visé par un certificat de l'EPA.

(4) Pour déterminer le nombre de véhicules d'un groupe donné qui doit être conforme aux normes visées au paragraphe (1) selon le pourcentage applicable, l'entreprise peut exclure de ce groupe l'ensemble des véhicules qui sont visés par un certificat

vehicles that are covered by an EPA certificate and that are of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada.

(5) Subject to subsection (6), the percentage of vehicles of a specific model year in a given group that conform to the applicable particulate matter exhaust emission standards shall be greater than or equal to the percentage set out in column 2 of the table to this subsection for the applicable model year set out in column 1.

TABLE  
PHASE-IN PERCENTAGES —  
GENERAL APPROACH

	Column 1	Column 2
Item	Model Year	Percentage
1.	2017	20
2.	2018	20
3.	2019	40
4.	2020	70
5.	2021 and later	100

(6) A company may elect not to comply with subsection (5) for the 2017 to 2020, 2018 to 2020 or 2019 to 2020 model years if

(a) the total percentage of vehicles of the group for all of the applicable consecutive model years set out in column 1 of the table to this subsection that conform to the particulate matter exhaust emission standards is greater than or equal to the percentage set out in column 2 for those consecutive model years; and

(b) the company notifies the Minister of its election before January 1 of the calendar year that corresponds to the first of the applicable consecutive model years set out in column 1 of the table to this subsection.

TABLE  
PHASE-IN PERCENTAGES —  
ALTERNATE APPROACH

	Column 1	Column 2
Item	Consecutive Model Years	Percentage
1.	2017 to 2020	38
2.	2018 to 2020	44
3.	2019 to 2020	55

(7) For greater certainty, all companies shall comply with subsection (5) for the 2021 and later model years.

de l'EPA et qui sont d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), le pourcentage de véhicules d'une année de modèle donnée d'un groupe donné qui sont conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques applicables pour l'année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2.

TABLEAU  
APPLICATION GRADUELLE DU  
POURCENTAGE — APPROCHE  
GÉNÉRALE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Année de modèle	Pourcentage
1.	2017	20
2.	2018	20
3.	2019	40
4.	2020	70
5.	2021 et ultérieure	100

(6) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (5) pour les années de modèle 2017 à 2020, les années de modèle 2018 à 2020 ou les années de modèle 2019 à 2020, le cas échéant :

a) le pourcentage total de ses véhicules du groupe à l'égard de l'ensemble choisi d'années de modèle consécutives visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe qui est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2 pour cet ensemble;

b) l'entreprise avise le ministre de son choix avant le 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile correspondant à la première des années de modèle consécutives de l'ensemble choisi visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe.

TABLEAU  
APPLICATION GRADUELLE DU  
POURCENTAGE — APPROCHE  
ALTERNATIVE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Années de modèle consécutives	Pourcentage
1.	2017 à 2020	38
2.	2018 à 2020	44
3.	2019 à 2020	55

(7) Il est entendu qu'à compter de l'année de modèle 2021, l'entreprise se conforme au paragraphe (5).



**17. Section 18 of the Regulations is replaced by the following:**

18. The standards referred to in sections 11 to 17 are the certification and in-use standards set out in the CFR for the applicable useful life and include the test procedures, fuels, calculation methods, compliance credits and allowances set out in the CFR for those standards.

**18. Subsection 19(1) of the Regulations is replaced by the following:**

19. (1) Every vehicle or engine of a specific model year that is covered by an EPA certificate and bears the U.S. emission control information label referred to in paragraph 35(1)(d) may, if the company so chooses, conform to, instead of the standards set out in sections 11 to 17, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

**19. Section 19.1 of the Regulations is replaced by the following:**

19.1 (1) A vehicle of a specific model year that is not covered by an EPA certificate may be considered equivalent to a vehicle that is covered by an EPA certificate if a company submits the evidence of conformity referred to in section 35.1 in respect of that vehicle instead of the evidence of conformity referred to in section 36.

(2) The equivalency of a vehicle is determined by the Minister on the basis of the evidence of conformity referred to in section 35.1.

(3) Every vehicle of a specific model year that is determined to be equivalent to a vehicle covered by an EPA certificate and that is sold in Canada during the period for which that EPA certificate is valid in the United States shall conform to, instead of the standards set out in sections 11 to 17, the certification and in-use standards referred to in that EPA certificate.

**20. The heading “FLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT-DUTY TRUCKS AND MEDIUM-DUTY PASSENGER VEHICLES” before section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

FLEET AVERAGE STANDARDS

**21. Section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

20. In sections 21 to 32, “fleet” refers to the vehicles of a specific model year that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purpose of sale to the first retail purchaser and that are grouped for the purpose of conforming to sections 21 to 23, 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10 or for the purpose of participation in the emission credit system set out in sections 26 to 31.1.

**17. L'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

18. Les normes mentionnées aux articles 11 à 17 sont les normes d'homologation et d'utilisation prévues dans le CFR selon la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essais, des carburants, des méthodes de calcul, des points de conformité et des allocations qui y sont prévus à leur égard.

**18. Le paragraphe 19(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

19. (1) Les véhicules et les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 35(1)d) peuvent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 11 à 17, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat, au choix de l'entreprise.

**19. L'article 19.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

19.1 (1) Les véhicules d'une année de modèle donnée qui ne sont pas visés par un certificat de l'EPA peuvent être considérés comme équivalents à un véhicule visé par un certificat de l'EPA si l'entreprise produit les éléments de justification de la conformité visés à l'article 35.1 au lieu de ceux visés à l'article 36.

(2) L'équivalence est établie par le ministre à partir des éléments de justification de la conformité visés à l'article 35.1.

(3) Tout véhicule d'une année de modèle donnée dont l'équivalence à un véhicule visé par un certificat de l'EPA a été établie et qui est vendu au Canada durant la période de validité de ce certificat aux États-Unis doit être conforme aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat plutôt qu'aux normes visées aux articles 11 à 17.

**20. L'intertitre « EXIGENCES POUR LES PARCS DE VÉHICULES LÉGERS, DE CAMIONNETTES ET DE VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS » précédant l'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

NORMES MOYENNES APPLICABLES AUX PARCS

**21. L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

20. Aux articles 21 à 32, « parc » vise les véhicules d'une année de modèle donnée qu'une entreprise construit ou importe au Canada, qui sont destinés à la vente au premier usager et qui sont regroupés pour assurer la conformité aux articles 21 à 23, 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10 ou participer au système de points relatifs aux émissions prévu aux articles 26 à 31.1.

**22. The heading before section 21 is replaced by the following:**

FLEET AVERAGE NO<sub>x</sub> STANDARDS

**23. The portion of section 21 of the Regulations before the table to that section is replaced by the following:**

21. The average NO<sub>x</sub> value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a model year set out in column 1 of the table to this section shall not exceed the applicable fleet average NO<sub>x</sub> standard set out in column 2.

**24. The portion of section 22 of the Regulations before the table to that section is replaced by the following:**

22. The average NO<sub>x</sub> value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a model year set out in column 1 of the table to this section shall not exceed the applicable fleet average NO<sub>x</sub> standard set out in column 2.

**25. Section 23 of the Regulations is replaced by the following:**

23. (1) For the 2009 to 2016 model years, the average NO<sub>x</sub> value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the model year in question shall not exceed 0.07 grams per mile.

(2) For the 2017 model year, the average NO<sub>x</sub> value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of that model year shall not exceed 0.07 grams per mile.

**26. Subsection 24(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) Subject to subsection (5), in respect of any of its vehicles that conform to a NO<sub>x</sub> emission standard for an extended useful life of 150,000 miles, a company may, in the formula in subsection (1), replace that standard, for each of those vehicles, with that standard multiplied by 0.85, rounded to at least three decimal places.

**27. The Regulations are amended by adding the following after section 24:**

FLEET AVERAGE NMOG + NO<sub>x</sub> STANDARDS —  
2017 AND LATER MODEL YEARS

*Light-duty Vehicles, Light-duty Trucks and  
Medium-duty Passenger Vehicles*

**24.1** (1) Subject to subsection (2), for the 2017 to 2024 model years, the average NMOG + NO<sub>x</sub> value for each of the following fleets of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard set out for the model year in question in Tables 3 and 4 of section 1811 of

**22. L'intertitre précédant l'article 21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

NORMES MOYENNES DU PARC — NO<sub>x</sub>

**23. Le passage de l'article 21 du même règlement précédant le tableau de cet article est remplacé par ce qui suit :**

21. La valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes légères d'une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne figurant à la colonne 2.

**24. Le passage de l'article 22 du même règlement précédant le tableau de cet article est remplacé par ce qui suit :**

22. La valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers d'une année de modèle figurant à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne figurant à la colonne 2.

**25. L'article 23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

23. (1) Pour les années de modèle 2009 à 2016, la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers, de ses camionnettes et de ses véhicules moyens à passagers de l'année de modèle en cause ne doit pas dépasser 0,07 gramme par mille.

(2) Pour l'année de modèle 2017, la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers de cette année de modèle ne doit pas dépasser 0,07 gramme par mille.

**26. Le paragraphe 24(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Sous réserve du paragraphe (5), dans la formule prévue au paragraphe (1), l'entreprise peut, pour tout véhicule qui est conforme à la norme d'émissions de NO<sub>x</sub> sur une durée prolongée de vie utile de 150 000 milles, utiliser cette norme multipliée par 0,85 et arrondie à au moins trois décimales près.

**27. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 24, de ce qui suit :**

NORMES MOYENNES POUR LE PARC —  
GONM + NO<sub>x</sub> — ANNÉE DE MODÈLE 2017  
ET ANNÉES DE MODÈLE ULTÉRIEURES

*Véhicules légers, camionnettes et  
véhicules moyens à passagers*

**24.1** (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour les années de modèle 2017 à 2024, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour chacun des parcs ci-après d'une entreprise à l'égard d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> applicable à l'année de modèle en

Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

- (a) a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 to which the applicable NMOG + NO<sub>x</sub> standard applies for a useful life of 120,000 miles;
- (b) a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 to which the applicable NMOG + NO<sub>x</sub> standard applies for a useful life of 150,000 miles; and
- (c) a company's fleet that is composed of all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles.

(2) For the 2017 model year, the fleet referred to in paragraph (1)(c) is composed only of all of a company's light-duty trucks 2.

**24.2** For the 2025 and later model years, the average NMOG + NO<sub>x</sub> value for each of the following fleets of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard set out in Table 1 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR:

- (a) a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 to which the applicable NMOG + NO<sub>x</sub> standard applies for a useful life of 120,000 miles;
- (b) a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 to which the applicable NMOG + NO<sub>x</sub> standard applies for a useful life of 150,000 miles; and
- (c) a company's fleet that is composed of all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles.

#### *Class 2B Vehicles and Class 3 Vehicles*

**24.3** For the 2018 to 2021 model years, the average NMOG + NO<sub>x</sub> value for each fleet that is composed of all of a company's Class 2B vehicles or all of a company's Class 3 vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard set out for the model year in question in Table 4 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**24.4** For the 2022 and later model years, the average NMOG + NO<sub>x</sub> value for each fleet that is composed of all of a company's Class 2B vehicles or all of a company's Class 3 vehicles of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard set out in Table 1 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

cause figurant aux tableaux 3 et 4 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a) le parc constitué de l'ensemble des véhicules légers et des camionnettes de type 1 de l'entreprise auquel la norme de GONM + NO<sub>x</sub> s'applique pour une durée de vie utile de 120 000 milles;
- b) celui constitué de l'ensemble des véhicules légers et des camionnettes de type 1 de l'entreprise auquel la norme de GONM + NO<sub>x</sub> s'applique pour une durée de vie utile de 150 000 milles;
- c) celui constitué de l'ensemble des camionnettes de type 2, des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers de l'entreprise.

(2) Pour l'année de modèle 2017, le parc visé à l'alinéa (1)c) n'est constitué que de l'ensemble des camionnettes de type 2 de l'entreprise.

**24.2** Pour l'année de modèle 2025 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour chacun des parcs ci-après d'une entreprise à l'égard d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> applicable figurant au tableau 1 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR :

- a) le parc constitué de l'ensemble des véhicules légers et des camionnettes de type 1 de l'entreprise auquel la norme de GONM + NO<sub>x</sub> s'applique pour une durée de vie utile de 120 000 milles;
- b) celui constitué de l'ensemble des véhicules légers et des camionnettes de type 1 de l'entreprise auquel la norme de GONM + NO<sub>x</sub> s'applique pour une durée de vie utile de 150 000 milles;
- c) celui constitué de l'ensemble des camionnettes de type 2, des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers de l'entreprise.

#### *Véhicules de classe 2B et de classe 3*

**24.3** Pour les années de modèle 2018 à 2021, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour chaque parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de l'ensemble de ses véhicules de classe 3 d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> applicable à l'année de modèle en cause figurant au tableau 4 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**24.4** Pour l'année de modèle 2022 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour chaque parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de l'ensemble de ses véhicules de classe 3 d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> applicable figurant au tableau 1 de l'article 1816 de la sous-partie S,

partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**CALCULATION OF FLEET AVERAGE  
NMOG + NO<sub>x</sub> VALUES**

**24.5** (1) Subject to section 25.1, for each of a company's fleets referred to in sections 24.1 to 24.4, the company shall calculate the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

where

- A is the NMOG + NO<sub>x</sub> standard for each full useful life emission bin;
- B is the number of vehicles in the fleet that conform to the NMOG + NO<sub>x</sub> standard for the full useful life emission bin in question; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average NMOG + NO<sub>x</sub> value for the fleet shall be rounded to the same number of significant figures that are contained in the total number of vehicles in the fleet in the denominator in subsection (1), but to at least three decimal places.

**FLEET AVERAGE COLD NMHC STANDARDS**

**24.6** For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light light-duty trucks of a specific model year that are operated by an Otto-cycle engine shall not exceed the applicable fleet average cold NMHC standard set out in Table 5 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**24.7** For the 2017 and later model years, the average cold NMHC value for a company's fleet that is composed of all of its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a specific model year that are operated by an Otto-cycle engine shall not exceed the fleet average cold NMHC standard set out for heavy light-duty trucks in Table 5 of section 1811 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

**CALCULATION OF FLEET AVERAGE  
COLD NMHC VALUES**

**24.8** (1) Subject to section 25.2, for each of a company's fleets referred to in sections 24.6 and 24.7, the company shall calculate the average cold NMHC value in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

where

- A is the family emission limit for cold NMHC for each test group;

**CALCUL DES VALEURS MOYENNES  
DE GONM + NO<sub>x</sub>**

**24.5** (1) Sous réserve de l'article 25.1, pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.1 à 24.4, l'entreprise calcule la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

où :

- A représente la norme de GONM + NO<sub>x</sub> pour chaque série d'émissions de durée de vie totale;
- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à la norme de GONM + NO<sub>x</sub> pour la série d'émissions de durée de vie totale en cause;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc doit être arrondie au même nombre de chiffres significatifs que compte le nombre total de véhicules dans le parc utilisé dans la formule prévue au paragraphe (1), mais à au moins trois décimales près.

**NORMES MOYENNES DU PARC — HCNM À FROID**

**24.6** Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et camionnettes légères propulsés par un moteur à cycle Otto d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de HCNM à froid applicable figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**24.7** Pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers propulsés par un moteur à cycle Otto d'une année de modèle donnée ne doit pas dépasser la norme moyenne de HCNM à froid applicable pour les camionnettes lourdes figurant au tableau 5 de l'article 1811 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**CALCUL DES VALEURS MOYENNES  
DE HCNM À FROID**

**24.8** (1) Sous réserve de l'article 25.2, pour chacun de ses parcs visés aux articles 24.6 et 24.7, l'entreprise calcule la valeur moyenne de HCNM à froid selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B)]/C$$

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille en ce qui a trait aux HCNM à froid pour chaque groupe d'essai;

- B is the number of vehicles in the fleet that conform to the family emission limit for the test group in question; and  
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average cold NMHC value for the fleet shall be rounded to one decimal place.

FLEET AVERAGE EVAPORATIVE  
 EMISSION STANDARDS

**24.9** For the purposes of sections 24.10, 24.11, 25.3, 26.3, 27 and 28, for vehicles of a specific model year, the following groupings are considered to constitute separate fleets for the purpose of evaporative emission averaging:

- (a) all of a company's light-duty vehicles and light-duty trucks 1;
- (b) all of a company's light-duty trucks 2;
- (c) all of a company's heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles; and
- (d) all of a company's Class 2B vehicles and Class 3 vehicles.

**24.10** (1) The average evaporative emission value for the following fleets of a specific model year shall not exceed the applicable fleet average evaporative emission standards set out in Table 1 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the percentage of vehicles of the model year in question referred to in subsection (5) or (6):

- (a) for the 2017 and later model years, a company's fleet of light-duty vehicles and light-duty trucks 1 and a company's fleet of light-duty trucks 2; and
- (b) for the 2018 and later model years, a company's fleet of heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles and a company's fleet of Class 2B vehicles and Class 3 vehicles.

(2) For the 2017 to 2022 model years, a company shall calculate the percentage of its vehicles of the model year in question in a given fleet that conform to the applicable standards referred to in subsection (1) unless each vehicle in the fleet

- (a) is covered by an EPA certificate, conforms to the evaporative emission standards referred to in the EPA certificate and is of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada; or
- (b) conforms to the applicable evaporative emission standards set out in Table 1 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, whether or not it is covered by an EPA certificate.

- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à la limite d'émissions de la famille pour le groupe d'essai en cause;  
 C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc doit être arrondie à une décimale près.

NORMES MOYENNES DU PARC — ÉMISSIONS  
 DE GAZ D'ÉVAPORATION

**24.9** Aux articles 24.10, 24.11, 25.3, 26.3, 27 et 28, les groupes ci-après de véhicules d'une année de modèle donnée d'une entreprise sont considérés comme constituant des parcs distincts pour l'application des exigences relatives aux moyennes des émissions de gaz d'évaporation :

- a) l'ensemble des véhicules légers et des camionnettes de type 1 de l'entreprise;
- b) l'ensemble des camionnettes de type 2 de l'entreprise;
- c) l'ensemble des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers de l'entreprise;
- d) l'ensemble des véhicules de classe 2B et des véhicules de classe 3 de l'entreprise.

**24.10** (1) La valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour les parcs d'une année de modèle donnée ci-après ne doit pas dépasser les normes moyennes applicables pour les émissions de gaz d'évaporation du parc figurant au tableau 1 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'égard du pourcentage de véhicules de l'année de modèle en cause prévu aux paragraphes (5) ou (6) :

- a) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèle ultérieures, le parc d'une entreprise constitué des véhicules légers et des camionnettes de type 1 et celui constitué des camionnettes de type 2;
- b) pour l'année de modèle 2018 et les années de modèle ultérieures, le parc d'une entreprise constitué des camionnettes lourdes et des véhicules moyens à passagers et celui constitué des véhicules de classe 2B et des véhicules de classe 3.

(2) Pour les années de modèle 2017 à 2022, l'entreprise établit le pourcentage de ses véhicules dans le parc de l'année de modèle en cause qui sont conformes aux normes applicables visées au paragraphe (1), sauf si chaque véhicule de ce parc satisfait à l'une des conditions suivantes :

- a) il est visé par un certificat de l'EPA et est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation prévues dans ce certificat et il est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada;
- b) il est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables prévues au tableau 1 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, qu'il soit ou non visé par un certificat de l'EPA.

(3) For the 2017 to 2022 model years, a company may, in calculating the percentage of its vehicles of the model year in question in a given fleet that conform to the applicable standards referred to in subsection (1), take into account the allowances set out in section 1813(g)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

(4) In determining the number of vehicles in a given fleet that are to meet the evaporative emission standards referred to in subsection (1), in accordance with the applicable percentage, a company may exclude from the fleet all of its vehicles that are covered by an EPA certificate and that are of a model that is sold in greater numbers in the United States than in Canada.

(5) Subject to subsection (6), the percentage of vehicles of a specific model year in a given fleet that meet the evaporative emission standards referred to in subsection (1) shall be greater than or equal to the percentage set out in Table 3 of section 1813 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the model year in question and, for the 2023 and later model years, 100 percent of the vehicles of the model year in question in a fleet shall meet the applicable evaporative emission standards.

(6) A company may elect not to comply with subsection (5) for the 2017 to 2021, 2018 to 2021, 2019 to 2021 or 2020 to 2021 model years if

- (a) the total percentage of vehicles in the fleet for all of the applicable consecutive model years set out in column 1 of the table to this subsection that conform to the evaporative emission standards is greater than or equal to the percentage set out in column 2 for those consecutive model years; and
- (b) the company notifies the Minister of its election before January 1 of the calendar year that corresponds to the first of the applicable consecutive model years set out in column 1 of the table to this subsection.

TABLE  
PHASE-IN PERCENTAGES —  
ALTERNATE APPROACH

	Column 1	Column 2
Item	Consecutive Model Years	Percentage
1.	2017 to 2021	65
2.	2018 to 2021	70
3.	2019 to 2021	74
4.	2020 to 2021	80

(7) For greater certainty, all companies shall comply with subsection (5) for the 2022 and later model years.

(3) Afin d'établir, pour les années de modèle 2017 à 2022, le pourcentage de ses véhicules dans le parc de l'année de modèle en cause qui sont conformes aux normes applicables visées au paragraphe (1), l'entreprise peut tenir compte des allocations prévues à l'article 1813(g)(1) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

(4) Pour déterminer le nombre de véhicules d'un parc donné qui doit être conforme aux normes visées au paragraphe (1) selon le pourcentage applicable, l'entreprise peut exclure de ce parc tout véhicule qui est visé par un certificat de l'EPA et qui est d'un modèle vendu en plus grand nombre aux États-Unis qu'au Canada.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), le pourcentage de véhicules d'une année de modèle donnée d'un parc donné qui est conforme aux normes visées au paragraphe (1) doit être égal ou supérieur à celui figurant au tableau 3 de l'article 1813 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR pour l'année de modèle en cause, et, pour l'année de modèle 2023 et les années de modèle ultérieures, ce pourcentage est de cent pour cent.

(6) L'entreprise peut choisir de ne pas se conformer au paragraphe (5) pour les années de modèle 2017 à 2021, 2018 à 2021, 2019 à 2021 ou 2020 à 2021, le cas échéant :

- a) le pourcentage total de ses véhicules d'un parc pour l'ensemble choisi d'années de modèle consécutives visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe qui est conforme aux normes d'émissions de gaz d'évaporation doit être égal ou supérieur au pourcentage figurant à la colonne 2 pour cet ensemble;
- b) l'entreprise avise le ministre de son choix avant le 1<sup>er</sup> janvier de l'année civile correspondant à la première des années de modèle consécutives de l'ensemble choisi visé à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe.

TABLEAU  
APPLICATION GRADUELLE DU  
POURCENTAGE — APPROCHE  
ALTERNATIVE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Années de modèle consécutives	Pourcentage
1.	2017 à 2021	65
2.	2018 à 2021	70
3.	2019 à 2021	74
4.	2020 à 2021	80

(7) Il est entendu que les entreprises sont tenues de se conformer au paragraphe (5) pour l'année de modèle 2022 et les années de modèle ultérieures.

CALCULATION OF FLEET AVERAGE  
EVAPORATIVE EMISSION VALUES

**24.11** (1) Subject to section 25.3, for each of a company's fleets referred to in section 24.10, the company shall calculate the average evaporative emission value in accordance with the following formula:

$$[\Sigma(A \times B)]/C$$

where

- A is the family emission limit for each evaporative emission family;
- B is the number of vehicles in the fleet that conform to the family emission limit for the evaporative emission family in question; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The average evaporative emission value for the fleet shall be rounded to one decimal place.

**28. The Regulations are amended by adding the following before section 25:**

ELECTION NOT TO CALCULATE  
FLEET AVERAGE

**29. Subsection 25(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) For the purposes of section 26, subparagraph 32(2)(a)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average NO<sub>x</sub> standard applicable to the fleet for which the election was made.

**30. The Regulations are amended by adding the following after section 25:**

**25.1** (1) A company may elect not to calculate an average NMOG + NO<sub>x</sub> value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a full useful life emission bin that has a NMOG + NO<sub>x</sub> standard equal to or less than the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard for the model year in question that is referred to in section 24.1 or 24.2.

(2) For the purposes of section 26.1, subparagraph 32(2)(b)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard applicable to the fleet for which the election was made.

**25.2** (1) A company may elect not to calculate an average cold NMHC value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a cold NMHC family emission limit that is equal to or less than the applicable fleet average cold NMHC standard for the model year in question that is referred to in section 24.6 or 24.7.

CALCUL DES VALEURS MOYENNES DES  
ÉMISSIONS DE GAZ D'ÉVAPORATION

**24.11** (1) Sous réserve de l'article 25.3, pour chacun de ses parcs visés à l'article 24.10, l'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation selon la formule suivante :

$$[\Sigma(A \times B)]/C$$

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille pour chaque famille d'émissions de gaz d'évaporation;
- B le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à la limite d'émissions de la famille pour la famille d'émissions de gaz d'évaporation en cause;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc doit être arrondie à une décimale près.

**28. Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 25, de ce qui suit :**

CHOIX DE NE PAS CALCULER  
DE VALEUR MOYENNE

**29. Le paragraphe 25(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26, du sous-alinéa 32(2)(a)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne de NO<sub>x</sub> prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

**30. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 25, de ce qui suit :**

**25.1** (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à la série d'émissions de durée de vie totale qui a une norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> égale ou inférieure à la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> prévue pour le parc de cette année de modèle aux articles 24.1 ou 24.2.

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.1, du sous-alinéa 32(2)(b)(ii) et de l'alinéa 37(1)(c), la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

**25.2** (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de HCNM à froid égale ou inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid prévue pour le parc de cette année de modèle aux articles 24.6 ou 24.7.

(2) For the purposes of section 26.2, subparagraph 32(2)(c)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average cold NMHC value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average cold NMHC standard applicable to the fleet for which the election was made.

**25.3** (1) A company may elect not to calculate an average evaporative emission value for a fleet of a specific model year if every vehicle in that fleet conforms to a family emission limit for an evaporative emission family and that family emission limit is equal to or less than the applicable fleet average evaporative emission standard for the model year in question referred to in section 24.10.

(2) For the purposes of section 26.3, subparagraph 32(2)(d)(ii) and paragraph 37(1)(c), the average evaporative emission value in respect of a fleet of a model year for which a company makes an election under subsection (1) shall be the fleet average evaporative emission standard applicable to the fleet for which the election was made.

**31. The heading before section 26 of the Regulations is replaced by the following:**

EMISSION CREDITS

*NO<sub>x</sub> Emission Credits*

**32. Subsection 26(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**26.** (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain NO<sub>x</sub> emission credits for its fleets of the 2017 and earlier model years if the average NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average NO<sub>x</sub> standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

**33. Sections 27 and 28 of the Regulations are replaced by the following:**

*NMOG + NO<sub>x</sub> Emission Credits*

**26.1** (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain NMOG + NO<sub>x</sub> emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) NMOG + NO<sub>x</sub> emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated

(2) Si l'entreprise fait ce choix, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.2, du sous-alinéa 32(2)c)(ii) et de l'alinéa 37(1)c), la norme moyenne de HCNM à froid prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

**25.3** (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc d'une année de modèle donnée si chaque véhicule du parc est conforme à une limite d'émissions de la famille pour une famille d'émissions de gaz d'évaporation et si cette limite d'émissions de la famille est égale ou inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation prévue pour le parc de cette année de modèle à l'article 24.10.

(2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1), la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application de l'article 26.3, du sous-alinéa 32(2)d)(ii) et de l'alinéa 37(1)c), la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation prévue pour le parc à l'égard duquel le choix a été fait.

**31. L'intertitre précédant l'article 26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS

*Points — émissions de NO<sub>x</sub>*

**32. Le paragraphe 26(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**26.** (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle antérieures si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de NO<sub>x</sub> pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

**33. Les articles 27 et 28 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

*Points — émissions de GONM + NO<sub>x</sub>*

**26.1** (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, exprimés en véhicules-grammes par



using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

$$(A - B) \times C$$

where

- A is the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard;
- B is the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The NMOG + NO<sub>x</sub> emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

*Cold NMHC Emission Credits*

**26.2** (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain cold NMHC emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average cold NMHC value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average cold NMHC standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) Cold NMHC emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

$$(A - B) \times C$$

where

- A is the fleet average cold NMHC standard;
- B is the average cold NMHC value in respect of the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The cold NMHC emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

*Evaporative Emission Credits*

**26.3** (1) For the purposes of subparagraph 162(1)(b)(i) of the Act, a company shall obtain evaporative emission credits for its fleets of the 2017 and later model years if the average evaporative emission value in respect of a fleet of a specific model year is lower than the fleet average evaporative emission standard for the model year in question and the company reports the credits in its end of model year report.

(2) Evaporative emission credits, expressed in units of vehicle-grams per mile, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

$$(A - B) \times C$$

where

- A is the fleet average evaporative emission standard;

mille, sont déterminés selon la formule ci-après et arrondis à l'unité :

$$(A - B) \times C$$

où :

- A représente la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc;
- B la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

*Points — émissions de HCNM à froid*

**26.2** (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de HCNM à froid pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne de HCNM à froid pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne de HCNM à froid pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid, exprimés en véhicules-grammes par mille, sont déterminés selon la formule ci-après et arrondis à l'unité :

$$(A - B) \times C$$

où :

- A représente la norme moyenne de HCNM à froid pour le parc;
- B la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de HCNM à froid pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

*Points — émissions de gaz d'évaporation*

**26.3** (1) Pour l'application du sous-alinéa 162(1)(b)(i) de la Loi, l'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation pour ses parcs de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures si la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour un parc d'une année de modèle donnée est inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour ce parc pour cette année de modèle et si elle inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation, exprimés en véhicules-grammes par mille, sont déterminés selon la formule ci-après et arrondis à l'unité :

$$(A - B) \times C$$

où :

- A représente la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc;

- B is the average evaporative emission value in respect of the fleet; and  
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The evaporative emission credits for a specific model year are credited on the last day of the model year in question.

*Early Action NMOG + NO<sub>x</sub>  
Emission Credits*

**26.4** (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its light-duty vehicles and light-duty trucks 1 of the 2015 or 2016 model year if the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of the fleet of the model year in question is lower than 0.16 grams per mile and the company reports the credits in its 2017 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2), except that the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard in the description of A is 0.16 grams per mile.

(3) Early action credits obtained for the 2015 and 2016 model years are credited on the day on which the company's 2017 end of model year report is submitted.

(4) Early action credits obtained for the 2015 and 2016 model years may be used as of the 2017 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's light-duty vehicles and light-duty trucks 1 of any of the five model years after the model year in respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

**26.5** (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2016 or 2017 model year if the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of the fleet of the model year in question is lower than 0.16 grams per mile and the company reports the credits in its 2018 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2), except that the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard in the description of A is 0.16 grams per mile.

(3) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years are credited on the day on which the company's 2018 end of model year report is submitted.

(4) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years may be used as of the 2018 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's light-duty trucks 2, heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of any of the five model years after the model year in

- B la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc;  
 C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année.

*Points d'action précoce —  
émissions de GNOM + NO<sub>x</sub>*

**26.4** (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1 de l'année de modèle 2015 ou 2016 si la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> du parc de l'année de modèle en cause est inférieure à 0,16 gramme par mille et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2017.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2), sauf que la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc, représentée par l'élément A, est 0,16 gramme par mille.

(3) L'entreprise obtient les points d'action précoce pour les années de modèle 2015 et 2016 à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2017.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2015 ou 2016 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2017, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de ses véhicules légers et de ses camionnettes de type 1 des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides subséquemment.

**26.5** (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2016 ou 2017 si la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour un parc de l'année de modèle en cause est inférieure à 0,16 gramme par mille et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2), sauf que la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc, représentée par l'élément A, est 0,16 gramme par mille.

(3) L'entreprise obtient les points d'action précoce pour les années de modèle 2016 et 2017 à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2016 ou 2017 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2018, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de ses camionnettes de type 2, de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers

respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

**26.6** (1) A company may obtain early action credits in respect of its fleet that is composed of all of its Class 2B vehicles or all of its Class 3 vehicles of the 2016 or 2017 model year if the average NMOG + NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of the model year in question is lower than the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard for the model year in question set out in Table 4 of section 1816 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the company reports the credits in its 2018 end of model year report.

(2) Early action credits obtained in respect of the fleet are calculated in accordance with subsection 26.1(2).

(3) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years are credited on the day on which the company's 2018 end of model year report is submitted.

(4) Early action credits obtained for the 2016 and 2017 model years may be used as of the 2018 model year but only in respect of a fleet that is composed of all of the company's Class 2B vehicles or all of its Class 3 vehicles of any of the five model years after the model year in respect of which the credits were credited, after which the credits are no longer valid.

#### EMISSION DEFICIT

**27.** (1) Subject to subsection (2), NO<sub>x</sub>, NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained in respect of a fleet of a specific model year shall be used by the company to offset any NO<sub>x</sub>, NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission deficit, as the case may be, referred to in section 28, and any remaining credits may be used to offset a future deficit or, except in the case of early action credits, may be transferred to another company.

(2) NO<sub>x</sub> emission credits obtained in respect of a fleet of a specific model year may only be used to offset a NO<sub>x</sub> emission deficit for the 2017 model year or an earlier model year.

**28.** Subject to section 31 or 31.1, if a company's average NO<sub>x</sub>, NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, in respect of a fleet of a specific model year is higher than the fleet average NO<sub>x</sub>, NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission standard for the model year in question, the company shall calculate the value of the NO<sub>x</sub>, NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission deficit incurred in that model year using the formula set out in subsection 26(2), 26.1(2), 26.2(2) or 26.3(2), as the case may be.

des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides subséquentement.

**26.6** (1) L'entreprise peut obtenir des points d'action précoce à l'égard du parc constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de l'ensemble de ses véhicules de classe 3 de l'année de modèle 2016 ou 2017 si la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour un parc de l'année de modèle en cause est inférieure à la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> figurant au tableau 4 de l'article 1816 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et si l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(2) Les points d'action précoce obtenus sont calculés conformément au paragraphe 26.1(2).

(3) L'entreprise obtient les points d'action précoce pour les années de modèle 2016 et 2017 à la date à laquelle elle fournit son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2018.

(4) Les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2016 ou 2017 peuvent être utilisés à compter de l'année de modèle 2018, mais ne peuvent l'être qu'à l'égard de tout parc de l'entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules de classe 2B ou de l'ensemble de ses véhicules de classe 3 des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été attribués. Ils ne sont plus valides subséquentement.

#### DÉFICIT RELATIF AUX ÉMISSIONS

**27.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), les points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub>, de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, obtenus pour le parc d'une année de modèle donnée doivent être utilisés par l'entreprise pour compenser tout déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub>, de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, visé à l'article 28. L'entreprise peut soit utiliser tout excédent de points pour compenser un déficit futur, soit, sauf s'il s'agit de l'excédent de points d'action précoce, le transférer à une autre entreprise.

(2) Les points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> obtenus pour le parc d'une année de modèle donnée ne peuvent être utilisés que pour compenser un déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> pour l'année de modèle 2017 ou une année de modèle antérieure.

**28.** Sous réserve des articles 31 ou 31.1, si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub>, de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, selon le cas, pour le parc d'une année de modèle donnée d'une entreprise dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub>, de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation applicable à ce parc pour cette année de modèle, l'entreprise établit la valeur de chacun de ces déficits pour cette année de modèle selon la formule prévue aux paragraphes 26(2), 26.1(2), 26.2(2) ou 26.3(2), selon le cas.

**34. Subsection 29(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**29.** (1) Subject to subsection 27(2), a company shall offset a NO<sub>x</sub> emission deficit no later than the date on which the company submits the end of model year report for the third model year after the model year in which the deficit was incurred.

**35. Section 30 of the Regulations is replaced by the following:**

**29.1** (1) A company shall offset a NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission deficit no later than the date on which the company submits the end of model year report for the third model year after the model year in which the deficit was incurred.

(2) A company may offset a NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission deficit with an equivalent number of NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained in accordance with section 26.1, 26.2 or 26.3 or obtained from another company.

**30.** (1) A company that acquires another company or that results from a merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 29 or 29.1, any emission deficits of the acquired company or merged companies.

(2) In the case of a company that ceases to manufacture, import or sell light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles or Class 3 vehicles, the company shall, no later than three calendar years after submitting its last end of model year report, offset all emission deficits that are outstanding at the time that it ceases those activities.

**36. (1) Subsections 31(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:**

**31.** (1) Subject to subsection (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in section 21, 22 or 23, as the case may be, and from the NO<sub>x</sub> emission deficit calculations in respect of a fleet under section 28.

(2) Subject to subsection (3), a company shall include in the group referred to in subsection (1) all of the vehicles of the fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States.

**(2) Subsection 31(8) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(8) A company shall not make the election referred to in subsection (1) in respect of a model year in which it has transferred NO<sub>x</sub> emission credits to another company if the average NO<sub>x</sub> value calculated under paragraph (4)(a) for the group that is

**34. Le paragraphe 29(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**29.** (1) Sous réserve du paragraphe 27(2), l'entreprise doit compenser tout déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle où le déficit s'est produit.

**35. L'article 30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**29.1** (1) L'entreprise doit compenser tout déficit relatif aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour la troisième année de modèle qui suit celle où le déficit s'est produit.

(2) La compensation d'un déficit peut être effectuée par application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, que l'entreprise obtient conformément à l'un des articles 26.1, 26.2 ou 26.3 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

**30.** (1) L'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre doit compenser, conformément aux articles 29 ou 29.1, tout déficit relatif aux émissions des entreprises existant avant la fusion ou l'acquisition.

(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des véhicules légers, des camionnettes, des véhicules moyens à passagers, des véhicules de classe 2B ou des véhicules de classe 3 doit effacer tout déficit relatif aux émissions existant au moment de la cessation de l'activité au plus tard à la date qui suit de trois années civiles le jour où son dernier rapport de fin d'année de modèle a été présenté.

**36. (1) Les paragraphes 31(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**31.** (1) Sous réserve du paragraphe (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 21, 22 ou 23, selon le cas, et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> du parc fait en application de l'article 28.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise doit inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) tous les véhicules qui font partie du parc et qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période.

**(2) Le paragraphe 31(8) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(8) A company shall not make the election referred to in subsection (1) in respect of a model year in which it has transferred NO<sub>x</sub> emission credits to another company if the average NO<sub>x</sub> value calculated under paragraph (4)(a) for the group that is

subject to the election exceeds the fleet average  $\text{NO}_x$  standard that would otherwise apply under section 21, 22 or 23, as the case may be.

**37. The heading before section 32 of the Regulations is replaced by the following:**

**31.1** (1) Subject to subsection (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in sections 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10, as applicable, and from the NMOG +  $\text{NO}_x$ , cold NMHC or evaporative emission deficit calculations, as the case may be, in respect of a fleet under section 28.

(2) Subject to subsection (3), a company shall include in the group referred to in subsection (1) all of the vehicles of a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States.

(3) A company shall not include in the group referred to in subsection (1) any vehicle that is covered by an EPA certificate and

(a) in respect of which the total number of units sold in Canada exceeds the total number of units sold in the United States that are covered by the same EPA certificate; and

(b) that conforms, as applicable, to

(i) a full useful life emission bin having a NMOG +  $\text{NO}_x$  standard that is greater than the applicable fleet average NMOG +  $\text{NO}_x$  standard for the model year in respect of which the election is made, or

(ii) a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is greater than the applicable fleet average cold NMHC or evaporative emission standard for the model year in respect of which the election is made.

(4) Subject to subsection (5), if a company makes an election under subsection (1), it shall calculate an average NMOG +  $\text{NO}_x$ , cold NMHC or evaporative emission value in accordance with section 24.5, 24.8 or 24.11, as the case may be, with the necessary modifications, in respect of

(a) the group that is subject to the election; and

(b) the vehicles in the fleet that are not part of the group referred to in paragraph (a), if any.

(5) A company may elect not to make the calculations referred to in subsection (4) for a group of vehicles described in paragraph (4)(a) or (b) if every vehicle in the group conforms to

(a) a full useful life emission bin having a NMOG +  $\text{NO}_x$  standard that is equal to or less than the fleet average NMOG +  $\text{NO}_x$  standard that would otherwise apply under sections 24.1 to 24.4; or

subject to the election exceeds the fleet average  $\text{NO}_x$  standard that would otherwise apply under section 21, 22 or 23, as the case may be.

**37. L'intertitre précédant l'article 32 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**31.1** (1) Sous réserve du paragraphe (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10, selon ce qui est applicable, et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de GONM +  $\text{NO}_x$ , de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, du parc fait en application de l'article 28.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), l'entreprise doit inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) tous les véhicules qui font partie du parc et qui sont visés par un certificat de l'EPA et sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période.

(3) L'entreprise ne peut inclure dans le groupe visé au paragraphe (1) un véhicule visé par un certificat de l'EPA si les conditions ci-après sont réunies :

a) le nombre total des véhicules visés par le même certificat qui sont vendus au Canada dépasse le nombre total des véhicules visés par ce même certificat qui sont vendus aux États-Unis;

b) le véhicule est conforme :

(i) soit à la série d'émissions de durée de vie totale dont la norme de GONM +  $\text{NO}_x$  est supérieure à la norme moyenne de GONM +  $\text{NO}_x$  prévue pour le parc de l'année de modèle en cause,

(ii) soit à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation ou aux émissions de HCNM à froid qui est supérieure à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, prévue pour le parc de l'année de modèle en cause.

(4) Sous réserve du paragraphe (5), l'entreprise qui fait le choix prévu au paragraphe (1) pour le groupe de véhicules d'un parc doit calculer la valeur moyenne de GONM +  $\text{NO}_x$ , de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, selon la formule établie aux articles 24.5, 24.8 ou 24.11, selon le cas, compte tenu des adaptations nécessaires :

a) pour ce groupe;

b) pour les véhicules du parc qui ne sont pas inclus dans ce groupe, s'il y a lieu.

(5) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer la valeur moyenne de GONM +  $\text{NO}_x$ , de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation pour un groupe de véhicules visé aux alinéas (4)a) ou b) pourvu que chaque véhicule de ce groupe soit conforme :

a) soit à une série d'émissions de durée de vie totale dont la norme d'émissions de GONM +  $\text{NO}_x$  est égale ou inférieure à la norme moyenne

(b) a family emission limit for cold NMHC or evaporative emissions, as the case may be, that is equal to or less than the fleet average cold NMHC or evaporative emission standard that would otherwise apply under section 24.6, 24.7 or 24.10.

(6) If a company makes an election under subsection (5), the average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, for the group of vehicles of a fleet for which the election was made shall be the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission standard.

(7) If a company makes the election referred to in subsection (1) and the average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, for the group that is subject to the election, calculated under paragraph (4)(a), exceeds the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission standard that would otherwise apply under section 24.1, 24.2, 24.3, 24.4, 24.6, 24.7 or 24.10, the company shall

(a) forfeit any NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, obtained for previous model years; and

(b) not obtain any NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission credits, as the case may be, for the model year in respect of which the election was made.

(8) A company shall not make an election referred to in subsection (1) in respect of any of the following emission standards for a model year in respect of which it has transferred emission credits to another company if

(a) in the case of NMOG + NO<sub>x</sub> standards, the average NMOG + NO<sub>x</sub> value, calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election, exceeds the fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard that would otherwise apply under section 24.1, 24.2, 24.3 or 24.4;

(b) in the case of cold NMHC standards, the average cold NMHC value, calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election, exceeds the fleet average cold NMHC standard that would otherwise apply under section 24.6 or 24.7; or

(c) in the case of evaporative emissions standards, the average evaporative emission value, calculated under paragraph (4)(a) for the group that is subject to the election, exceeds the fleet average evaporative emission standard that would otherwise apply under section 24.10.

de GONM + NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.1 à 24.4;

b) soit à une limite d'émissions de la famille relative aux émissions de gaz d'évaporation ou aux émissions de HCNM à froid, selon le cas, qui est égale ou inférieure à la norme moyenne des émissions de gaz d'évaporation ou de HCNM à froid, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.6, 24.7 ou 24.10.

(6) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (5), la valeur moyenne GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, selon le cas, du groupe de véhicules — qui font partie d'un parc — à l'égard duquel le choix a été fait est la norme moyenne GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation applicable à ce parc.

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, selon le cas, pour le groupe en cause, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, selon le cas, qui s'appliquerait au parc selon l'un des articles 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 ou 24.10 :

a) elle perd les points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, obtenus pour les années de modèle antérieures;

b) elle ne peut alors obtenir de points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou de gaz d'évaporation, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) à l'égard de l'une des normes d'émissions ci-après pour une année de modèle à l'égard de laquelle elle a transféré des points relatifs à ces émissions à une autre entreprise si :

a) dans le cas des normes de GONM + NO<sub>x</sub>, la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le groupe, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 24.1, 24.2, 24.3 ou 24.4;

b) dans le cas des normes de HCNM à froid, la valeur moyenne de HCNM à froid pour le groupe, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de HCNM à froid qui s'appliquerait au parc selon les articles 24.6 ou 24.7;

c) dans le cas des normes des émissions de gaz d'évaporation, la valeur moyenne des émissions de gaz d'évaporation pour le groupe, calculée en application de l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de ces émissions qui s'appliquerait au parc selon l'article 24.10.

END OF MODEL YEAR REPORTS

**38. (1) Subsection 32(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) The end of model year report shall contain the following information:

(a) for each of a company's fleets described in sections 21 to 23

- (i) the applicable fleet average NO<sub>x</sub> standard,
- (ii) the average NO<sub>x</sub> value achieved under section 24 or 25,
- (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average NO<sub>x</sub> value achieved in respect of the fleet,
- (iv) the total number of vehicles in the fleet,
- (v) the NO<sub>x</sub> emission credits calculated in accordance with subsection 26(2) for the model year, if any,
- (vi) the NO<sub>x</sub> emission deficits incurred for the model year, if any, and
- (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;

(b) for each of a company's fleets described in sections 24.1 to 24.4

- (i) the applicable fleet average NMOG + NO<sub>x</sub> standard,
- (ii) the average NMOG + NO<sub>x</sub> value achieved under section 24.5 or 25.1,
- (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average NMOG + NO<sub>x</sub> value achieved in respect of the fleet, including any compliance credits taken into account by the company in choosing the full useful life emission bin applicable to the vehicles,
- (iv) the total number of vehicles in the fleet,
- (v) the NMOG + NO<sub>x</sub> emission credits calculated in accordance with subsection 26.1(2) for the model year, if any,
- (vi) the NMOG + NO<sub>x</sub> emission deficits incurred for the model year, if any, and
- (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;

(c) for each of a company's fleets described in sections 24.6 and 24.7

- (i) the applicable fleet average cold NMHC standard,
- (ii) the average cold NMHC value achieved under section 24.8 or 25.2,
- (iii) for each model of vehicle, the values used in calculating the average cold NMHC value achieved in respect of the fleet,
- (iv) the total number of vehicles in the fleet,
- (v) the cold NMHC emission credits calculated in accordance with subsection 26.2(2) for the model year, if any,
- (vi) the cold NMHC emission deficits incurred for the model year, if any, and
- (vii) the balance of credits or deficits at the end of the model year;

RAPPORTS DE FIN D'ANNÉE DE MODÈLE

**38. (1) Le paragraphe 32(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient les renseignements suivants :

a) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 21 à 23 :

- (i) la norme moyenne de NO<sub>x</sub> applicable pour le parc,
- (ii) la valeur moyenne de NO<sub>x</sub>, déterminée conformément aux articles 24 ou 25,
- (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc,
- (iv) le nombre total de véhicules du parc,
- (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> calculés conformément au paragraphe 26(2) pour l'année de modèle,
- (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> pour l'année de modèle,
- (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> à la fin de l'année de modèle;

b) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.1 à 24.4 :

- (i) la norme moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> applicable pour le parc,
- (ii) la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub>, déterminée conformément aux articles 24.5 ou 25.1,
- (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de GONM + NO<sub>x</sub> pour le parc, y compris les points de conformité pris en compte par l'entreprise pour choisir la série d'émissions de durée de vie totale applicable aux véhicules,
- (iv) le nombre total de véhicules du parc,
- (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> calculés conformément au paragraphe 26.1(2) pour l'année de modèle,
- (vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> pour l'année de modèle,
- (vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> à la fin de l'année de modèle;

c) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.6 et 24.7 :

- (i) la norme moyenne de HCNM à froid applicable pour le parc,
- (ii) la valeur moyenne de HCNM à froid, déterminée conformément aux articles 24.8 ou 25.2,
- (iii) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de HCNM à froid pour le parc,
- (iv) le nombre total de véhicules du parc,
- (v) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de HCNM à froid calculés conformément au paragraphe 26.2(2) pour l'année de modèle,

(d) for each of a company's fleets described in section 24.10

- (i) the applicable fleet average evaporative emission standard,
- (ii) the average evaporative emission value achieved under section 24.11 or 25.3 and either the percentage of vehicles in the fleet that conform to the applicable fleet average evaporative emission standard or a statement that every vehicle in the fleet meets the requirements of paragraph 24.10(2)(a) or (b), as applicable,
- (iii) the allowances taken into account in the calculation of the percentage of vehicles in the fleet that conform to the applicable fleet average evaporative emission standard, if any,
- (iv) for each model of vehicle, the values used in calculating the average evaporative emission value achieved in respect of the fleet,
- (v) the total number of vehicles in the fleet,
- (vi) the evaporative emission credits calculated in accordance with subsection 26.3(2) for the model year, if any,
- (vii) the evaporative emission deficits incurred for the model year, if any, and
- (viii) the balance of credits or deficits at the end of the model year; and

(e) for each of a company's fleets described in sections 26.4 to 26.6, the early action credits obtained for the model year in question, if any.

(2.1) The end of model year report for the 2017 to 2021 model years shall also contain either the percentage of vehicles in a company's groups of vehicles that conform to the applicable particulate matter exhaust emission standards referred to in subsection 17.2(1) or a statement that every vehicle in the group meets the requirements of paragraph 17.2(3)(a) or (b), as applicable.

**(2) The portion of subsection 32(3) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci, de points relatifs aux émissions effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

(vi) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de HCNM à froid pour l'année de modèle,

(vii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de HCNM à froid à la fin de l'année de modèle;

d) pour chacun des parcs de l'entreprise visés à l'article 24.10 :

(i) la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation applicable pour le parc,

(ii) la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation, déterminée conformément aux articles 24.11 ou 25.3, et soit le pourcentage de véhicules du parc qui sont conformes à la norme moyenne d'émissions de gaz d'évaporation applicable pour le parc, soit une déclaration portant que chaque véhicule du parc satisfait aux conditions prévues à l'un des alinéas 24.10(2)a) ou b), selon le cas,

(iii) s'il y a lieu, les allocations prises en compte pour établir le pourcentage des véhicules du parc qui sont conformes aux normes moyennes applicables pour les émissions de gaz d'évaporation de ce parc,

(iv) pour chaque modèle de véhicule, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne d'émissions de gaz d'évaporation pour le parc,

(v) le nombre total de véhicules du parc,

(vi) s'il y a lieu, les points relatifs aux émissions de gaz d'évaporation calculés conformément au paragraphe 26.3(2) pour l'année de modèle,

(vii) s'il y a lieu, le déficit relatif aux émissions de gaz d'évaporation pour l'année de modèle,

(viii) le solde des points ou du déficit relatifs aux émissions de gaz d'évaporation à la fin de l'année de modèle;

e) s'il y a lieu, pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 26.4 à 26.6, les points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle en cause.

(2.1) Pour les années de modèle 2017 à 2021, le rapport de fin d'année de modèle contient également soit le pourcentage des véhicules du groupe de l'entreprise qui sont conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard de particules atmosphériques visées au paragraphe 17.2(1), soit une déclaration portant que chaque véhicule du groupe satisfait aux conditions prévues aux alinéas 17.2(3)a) ou b), selon le cas.

**(2) Le passage du paragraphe 32(3) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci, de points relatifs aux émissions effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :



**(3) Subsections 32(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:**

(4) The company shall include in the end of model year report, if applicable,

(a) for any of its fleets described in sections 21 to 23, a statement that

- (i) it has made the election under section 25, or
- (ii) it has made the election under subsection 31(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31(4)(a) or (b);

(b) for any of its fleets described in sections 24.1 to 24.4, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.1, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b);

(c) for any of its fleets described in sections 24.6 and 24.7, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.2, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b); and

(d) for any of its fleets described in section 24.10, a statement that

- (i) it has made the election under section 25.3, or
- (ii) it has made the election under subsection 31.1(1) and, if applicable, it has made an election under subsection 31.1(5) in respect of a group of vehicles described in paragraph 31.1(4)(a) or (b).

(5) A company that makes an election under subsection 31(1) or 31.1(1) in respect of a group of vehicles in a fleet shall include in the end of model year report

(a) the following average values:

- (i) for the 2016 and earlier model years, the average NO<sub>x</sub> value, determined under subsection 31(4) or (6), as the case may be,
- (ii) for the 2017 model year,

(A) in the case of a company's heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, the average NO<sub>x</sub> value, determined under subsection 31(4) or (6), as the case may be, and the average cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, determined under subsection 31.1(4) or (6), or

(B) in the case of a company's vehicles other than its heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, the

**(3) Les paragraphes 32(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(4) L'entreprise inclut dans son rapport de fin d'année de modèle une déclaration portant, selon le cas, qu'elle a fait le choix prévu :

a) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 21 à 23 :

- (i) soit à l'article 25,
- (ii) soit au paragraphe 31(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31(4)a) ou b);

b) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.1 à 24.4 :

- (i) soit à l'article 25.1,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b);

c) pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 24.6 et 24.7 :

- (i) soit à l'article 25.2,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b);

d) pour chacun des parcs de l'entreprise visés à l'article 24.10 :

- (i) soit à l'article 25.3,
- (ii) soit au paragraphe 31.1(1) et, le cas échéant, au paragraphe 31.1(5) à l'égard d'un groupe de véhicules visés aux alinéas 31.1(4)a) ou b).

(5) L'entreprise qui fait le choix prévu aux paragraphes 31(1) ou 31.1(1) à l'égard d'un groupe de véhicules d'un parc doit inclure dans son rapport de fin d'année de modèle :

a) les valeurs moyennes suivantes :

- (i) pour l'année de modèle 2016 ou une année de modèle antérieure, celles de NO<sub>x</sub> déterminées conformément aux paragraphes 31(4) ou (6), selon le cas,
- (ii) pour l'année de modèle 2017 :

(A) s'agissant de ses camionnettes lourdes et de ses véhicules moyens à passagers, celles de NO<sub>x</sub> déterminées conformément aux paragraphes 31(4) ou (6), selon le cas et celles de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, déterminées conformément aux paragraphes 31.1(4) ou (6), selon le cas,

(B) s'agissant de ses véhicules autres que ceux visés à la division A, celles de

average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, determined under subsection 31.1(4) or (6), as the case may be, or

(iii) for the 2018 and later model years, the average NMOG + NO<sub>x</sub>, cold NMHC or evaporative emission value, as the case may be, determined under subsection 31.1(4) or (6), as the case may be;

(b) the values used in calculating the average values referred to in subparagraph (a)(i), clause (a)(ii)(A) or (B) or subparagraph (a)(iii), as the case may be; and

(c) information demonstrating compliance with subsection 31(3) or 31.1(3), as the case may be.

**39. The definitions “engine family” and “family emission limit” in section 32.1 of the Regulations are repealed.**

**40. Subsection 32.2(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) In any model year, the HC + NO<sub>x</sub> family emission limit applicable to an engine family shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 449 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR.

**41. The Regulations are amended by adding the following after section 32.7:**

**FORMAT OF REPORTS**

**32.8** Any report that is required under these Regulations shall be submitted electronically in the format provided by the Minister, but the report shall be submitted in writing if

- (a) no format has been provided; or
- (b) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

**42. Paragraphs 33(1)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles in section 1808 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the applicable model year;
- (b) motorcycles in section 411 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year; and
- (c) heavy-duty vehicles other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles in section 38 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year.

GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, déterminées conformément aux paragraphes 31.1(4) ou (6), selon le cas,

(iii) pour l'année de modèle 2018 ou une année de modèle ultérieure, celles de GONM + NO<sub>x</sub>, de HCNM à froid ou des émissions de gaz d'évaporation, déterminées conformément aux paragraphes 31.1(4) ou (6), selon le cas;

b) les valeurs utilisées dans le calcul des valeurs moyennes visées respectivement au sous-alinéa a)(i), aux divisions a)(ii)(A) ou (B) ou au sous-alinéa a)(iii), selon le cas;

c) des renseignements établissant la conformité aux paragraphes 31(3) ou 31.1(3), selon le cas.

**39. Les définitions de « famille de moteurs » et « limite d'émissions de la famille de moteurs », à l'article 32.1 du même règlement, sont abrogées.**

**40. Le paragraphe 32.2(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) La limite d'émissions de la famille applicable aux émissions de HC + NO<sub>x</sub> d'une motocyclette d'une année de modèle donnée ne peut excéder la limite d'émissions maximale applicable à la famille de moteurs prévue à l'article 449 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**41. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 32.7, de ce qui suit :**

**FORME DES RAPPORTS**

**32.8** Tout rapport exigé aux termes du présent règlement est présenté sous forme électronique selon le modèle établi par le ministre. Il est toutefois présenté par écrit dans les cas suivants :

- a) aucun modèle n'a été établi par le ministre;
- b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de le présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

**42. Les alinéas 33(1)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) dans le cas des véhicules légers, des camionnettes, des véhicules moyens à passagers, des véhicules de classe 2B et des véhicules de classe 3, à l'article 1808 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- b) dans le cas des motocyclettes, à l'article 411 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;
- c) dans le cas des véhicules lourds autres que les véhicules moyens à passagers, les véhicules de classe 2B et les véhicules de classe 3, à l'article 38 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**43. (1) The portion of subsection 35(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**35. (1)** In the case of a vehicle or engine that is covered by an EPA certificate and that, as authorized by subsection 19(1), conforms to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of the standards set out in sections 11 to 17, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

**(2) Paragraphs 35(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

(b) one or both of the following:

(i) a document demonstrating that the vehicles or engines covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,

(ii) a document demonstrating that the vehicle or engine covered by the EPA certificate bears the national emissions mark;

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle or the engine and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

**(3) Subparagraphs 35(1)(d)(i) to (iv) of the Regulations are replaced by the following:**

(i) section 1807 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the applicable model year of light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle, Class 2B vehicle or Class 3 vehicle,

(ii) section 413 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year of motorcycle,

(iii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of heavy-duty vehicle other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles, and

(iv) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of heavy-duty engine.

**(4) Section 35 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) In the case of a vehicle or engine referred to in subsection (1) that is not sold in the United States or that does not have a national emission mark applied to it, a company shall submit the evidence of conformity to the Minister before importing the vehicle or the engine or applying a national emissions mark to it.

**43. (1) Le passage du paragraphe 35(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**35. (1)** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé par un certificat de l'EPA qui, par application du paragraphe 19(1), est conforme aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat de l'EPA au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 11 à 17, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

**(2) Les alinéas 35(1)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :

(i) les véhicules ou les moteurs visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) le véhicule ou le moteur visé par ce certificat porte la marque nationale;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur, et pour conserver ce même certificat;

**(3) Les sous-alinéas 35(1)d)(i) à (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers, d'un véhicule de classe 2B ou d'un véhicule de classe 3, à l'article 1807 de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'une motocyclette, à l'article 413 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) dans le cas d'un véhicule lourd autre qu'un véhicule moyen à passagers, un véhicule de classe 2B et un véhicule de classe 3, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iv) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR.

**(4) L'article 35 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur visé au paragraphe (1) qui n'est pas vendu aux États-Unis ou sur lequel la marque nationale n'est pas apposée, l'entreprise fournit les éléments de justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou le moteur ou d'y apposer la marque nationale.

**44. Paragraphs 35.1(1)(c) and (d) of the Regulations are replaced by the following:**

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle to which it is equivalent and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate;

(d) for the 2016 and earlier model years, an emission control information label that is permanently affixed to the vehicle in a readily accessible location and that contains information that is equivalent to the information required under

(i) section 1807(a) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR for the applicable model year of the light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle, Class 2B vehicle or Class 3 vehicle, other than the statement of compliance referred to in section 1807(a)(3)(v) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR,

(ii) section 413 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR for the applicable model year of the motorcycle, other than the statement of compliance referred to in section 413(a)(4)(viii) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart E, of the CFR, or

(iii) section 35 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR for the applicable model year of the heavy-duty vehicle other than medium-duty passenger vehicles, Class 2B vehicles and Class 3 vehicles, other than the statements of compliance referred to in sections 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) and 35(d)(2) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart A, of the CFR; and

(d.1) for the 2017 and later model years, an emission control information label that is permanently affixed to the vehicle in a readily accessible location and that contains information that is equivalent to the information required under the CFR provisions referred to in subparagraphs (d)(i) to (iii) and either

(i) a national emissions mark, or

(ii) the statement “THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS”.

**44. Les alinéas 35.1(1)(c) et (d) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA visant le véhicule auquel il est équivalent, ou pour conserver ce même certificat;

d) pour l'année de modèle 2016 et les années de modèle antérieures, une étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules qui est apposée en permanence à un endroit d'accès facile sur le véhicule et qui contient des renseignements équivalents à ceux exigés aux articles du CFR suivants :

(i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers, d'un véhicule de classe 2B ou d'un véhicule de classe 3, l'article 1807(a) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 1807(a)(3)(v) de la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(ii) dans le cas d'une motocyclette, l'article 413 de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 413(a)(4)(viii) de la sous-partie E, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR,

(iii) dans le cas d'un véhicule lourd autre qu'un véhicule moyen à passagers, un véhicule de classe 2B et un véhicule de classe 3, l'article 35 de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée aux articles 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) et 35(d)(2) de la sous-partie A, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

d.1) pour l'année de modèle 2017 et les années de modèles ultérieures, une étiquette d'information sur le contrôle des émissions qui est apposée en permanence à un endroit d'accès facile sur le véhicule et qui comporte les renseignements équivalents à ceux exigés aux articles du CFR visés aux sous-alinéas d)(i) à (iii) et l'un des éléments suivants :

(i) la marque nationale,

(ii) la mention « THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS »;

**45. The heading before section 37 of the Regulations is replaced by the following:**

FLEET AVERAGE RECORDS

**46. Subsection 37(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**37.** (1) A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets described in sections 21 to 23, 24.1 to 24.4, 24.6, 24.7 and 24.10:

- (a) the model year;
- (b) the applicable fleet average standard;
- (c) the average value achieved
  - (i) in the case of NO<sub>x</sub> emissions, under section 24 or 25,
  - (ii) in the case of NMOG + NO<sub>x</sub> emissions, under section 24.5 or 25.1,
  - (iii) in the case of cold NMHC emissions, under section 24.8 or 25.2, and
  - (iv) in the case of evaporative emissions, under section 24.11 or 25.3; and
- (d) all values used in calculating the average values referred to in subparagraphs (c)(i) to (iv).

**47. (1) Paragraphs 37(2)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) the applicable fleet average standard;
- (c) in the case of a vehicle covered by an EPA certificate, the applicable test group described in Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;

**(2) Paragraph 37(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:**

- (f) the emission standard to which the vehicle conforms; and

**48. The Regulations are amended by adding the following after section 38:**

INFORMATION REGARDING SUSPENSION OR REVOCATION OF EPA CERTIFICATE

**38.1** If an EPA certificate referred to in section 19 or 19.1 is suspended or revoked, the company shall submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a) its name, address and telephone number;
- (b) a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c) a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d) the make, model and model year of the vehicles and engines that are covered by the EPA certificate or of the vehicles that are equivalent to a vehicle that is covered by the EPA certificate, as the case may be.

**45. L'intertitre précédant l'article 37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

DOSSIERS RELATIFS AUX NORMES MOYENNES DES PARCS

**46. Le paragraphe 37(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**37.** (1) Pour chacun de ses parcs visés aux articles 21 à 23, 24.1 à 24.4, 24.6, 24.7 et 24.10, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) la norme moyenne applicable pour le parc;
- c) la valeur moyenne déterminée conformément aux articles suivants :
  - (i) dans le cas des émissions de NO<sub>x</sub>, aux articles 24 ou 25,
  - (ii) dans le cas des émissions de GONM + NO<sub>x</sub>, aux articles 24.5 ou 25.1,
  - (iii) dans le cas des émissions de HCNM à froid, aux articles 24.8 ou 25.2,
  - (iv) dans le cas des émissions de gaz d'évaporation, aux articles 24.11 ou 25.3;
- d) toutes les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne visée aux sous-alinéas c)(i) à (iv).

**47. (1) Les alinéas 37(2)(b) et (c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) la norme moyenne applicable pour le parc;
- c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA, le groupe d'essai applicable décrit dans la sous-partie S, partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR;

**(2) L'alinéa 37(2)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- f) la norme d'émissions à laquelle le véhicule est conforme;

**48. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 38, de ce qui suit :**

RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SUSPENSION OU À LA RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT DE L'EPA

**38.1** Si le certificat de l'EPA visé aux articles 19 ou 19.1 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a) ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b) une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- c) une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;
- d) la marque, le modèle, l'année de modèle des véhicules et des moteurs visés par le certificat ou des véhicules équivalents à un véhicule visé par le certificat, selon le cas.

**49. (1) Subsection 44(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):**

(e) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, including

(i) a statement of the reasons why not conforming to the prescribed standards would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, and

(ii) a description of other means of achieving conformity with the prescribed standards that were considered by the company and the reasons for rejecting each of them.

**(2) The portion of paragraph 44(4)(a) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

**50. (1) The portion of subsection 45(1) of the Regulations before paragraph (c) is replaced by the following:**

**45. (1)** The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address, phone number and, if any, facsimile number of the appropriate contact person;

(b) for each vehicle and engine in respect of which the notice is given, its make, model, model year and the period during which it was manufactured and, in the case of vehicles, the range or ranges of vehicle identification numbers, if known;

(b.1) the total number of vehicles or engines in respect of which the notice is given or, if the total number is not known, the estimated number, and the number or estimated number of vehicles or engines in each identifying classification;

**(2) Subsection 45(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):**

(g) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known.

**49. (1) Le paragraphe 44(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :**

e) une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

(i) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,

(ii) une description des autres moyens envisagés par l’entreprise pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d’eux.

**(2) Le passage de l’alinéa 44(4)a) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d’essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, y compris :

**50. (1) Le passage du paragraphe 45(1) du même règlement précédant l’alinéa c) est remplacé par ce qui suit :**

**45. (1)** L’avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

a) les nom et adresse municipale de l’entreprise donnant l’avis ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et les nom, adresse de courriel, numéro de téléphone et, s’il existe, numéro de télécopieur de la personne-ressource;

b) la marque, le modèle, l’année de modèle et la période de fabrication de chaque véhicule ou moteur visé par l’avis de défaut et, dans le cas de véhicules, toute gamme de numéros d’identification, si elle est connue;

b.1) le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l’avis de défaut, s’il est connu, ou à défaut le nombre estimatif, et le nombre, ou le nombre estimatif, de ces véhicules ou moteurs dans chaque catégorie;

**(2) Le paragraphe 45(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :**

g) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l’existence du défaut, si elle est établie.

**(3) Section 45 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) The notice of defect shall be given in writing and, when given to a person other than the Minister, shall be

- (a) in both official languages; or
- (b) in the person's official language of choice, if it is known.

**(4) Paragraphs 45(2)(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) any changes to the information referred to in subsection (1);
- (a.1) if not already provided in the notice, the range or ranges of vehicle identification numbers;
- (b) if not already provided in the notice, the total number of vehicles or engines in respect of which the notice was given and the number of vehicles or engines in each identifying classification;
- (c) if not already provided in the notice, a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect; and

**(5) Paragraphs 45(3)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) if applicable, the revised number of vehicles or engines in respect of which the notice of defect was given;
- (c) the date on which the notice of defect was given to the current owners of the affected vehicles or engines and the dates of any follow-up communications with those owners in respect of the notice; and

**51. The French version of the Regulations is amended by replacing “limite d'émissions de la famille de moteurs” with “limite d'émissions de la famille” in the following provisions:**

- (a) subsection 32.2(1);
- (b) subsection 32.2(3);
- (c) subsections 32.3(1) and (2); and
- (d) subsection 37.2(3).

**52. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing “identification” with “authorization”.**

**PASSENGER AUTOMOBILE AND LIGHT TRUCK GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS**

**53. The definitions “mild hybrid electric technology” and “strong hybrid electric technology” in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*<sup>2</sup> are amended by replacing “116(c)” with “116(d)”.**

**(3) L'article 45 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) L'avis de défaut est donné par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il est donné :

- a) soit dans les deux langues officielles;
- b) soit, si celle-ci est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

**(4) Les alinéas 45(2)a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) le cas échéant, une mise à jour des renseignements exigés par le paragraphe (1);
- a.1) si elle n'a pas été fournie dans l'avis, toute gamme de numéros d'identification des véhicules;
- b) s'il n'a pas été fourni dans l'avis, le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l'avis de défaut et le nombre de ces véhicules ou de ces moteurs dans chaque catégorie;
- c) si elle n'a pas été fournie dans l'avis, une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

**(5) Les alinéas 45(3)b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) s'il y a lieu, le nombre total révisé de véhicules ou de moteurs visés par l'avis de défaut;
- c) la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des véhicules ou des moteurs visés et, le cas échéant, des rappels à son égard;

**51. Dans les passages ci-après du même règlement, « limite d'émissions de la famille de moteurs » est remplacé par « limite d'émissions de la famille » :**

- a) le paragraphe 32.2(1);
- b) le paragraphe 32.2(3);
- c) les paragraphes 32.3(1) et (2);
- d) le paragraphe 37.2(3).

**52. À l'annexe 1 du même règlement, « identification » est remplacé par « autorisation ».**

**RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS**

**53. Dans les définitions de « technologie électrique hybride complète » et « technologie électrique hybride légère », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*<sup>2</sup>, « 116(c) » est remplacé par « 116(d) ».**

<sup>2</sup> SOR/2010-201

<sup>2</sup> DORS/2010-201

**54. The Regulations are amended by adding the following after section 1:**

Concurrent sale

**1.1** For the purposes of these Regulations, a vehicle of a specific model year that is sold in Canada is considered to be sold concurrently in Canada and in the United States if a vehicle of that model year that belongs to the same test group is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

(a) in the case of a vehicle that is imported into Canada, the day on which the vehicle is imported; and

(b) in the case of a vehicle that is manufactured in Canada,

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle, if known, or

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle was completed.

**55. The portion of subsection 9(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Exception — emergency vehicle or fire fighting vehicle

(4) Despite subsection (2), an emergency vehicle or fire fighting vehicle may be equipped with a defeat device if the device is one that is activated during emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances:

**56. Subsection 12(1) of the Regulations is replaced by the following:**

EPA certificate

**12. (1)** Every vehicle of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that bears the label referred to in paragraph 36(1)(d) must conform to, instead of the standards set out in sections 9 and 10, the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate.

**57. The description of A in subsection 18.2(2) of the Regulations is replaced by the following:**

A is the air conditioning efficiency allowance for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with the provisions relating to credits in section 1868 of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the CFR and expressed in grams of CO<sub>2</sub> per mile;

**58. (1) The portion of subsection 36(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Evidence of conformity

**36. (1)** In the case of a vehicle that is covered by an EPA certificate and that is either sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of

**54. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

**1.1** Pour l'application du présent règlement, les véhicules d'une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada sont considérés comme vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période si un véhicule de l'année de modèle en cause du même groupe d'essai est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant :

a) s'agissant d'un véhicule importé au Canada, la date de son importation;

b) s'agissant d'un véhicule fabriqué au Canada :

(i) dans le cas où la date de l'apposition de la marque nationale sur le véhicule est connue, cette date,

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de l'assemblage principal du véhicule.

**55. Le passage du paragraphe 9(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(4) Malgré le paragraphe (2), les véhicules d'urgence ou les véhicules d'incendie peuvent être dotés d'un dispositif de mise en échec si celui-ci est activé afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance lors d'une intervention d'urgence :

Vente au Canada et aux États-Unis

Exception — véhicules d'urgence et véhicules d'incendie

**56. Le paragraphe 12(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**12. (1)** Les véhicules d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette américaine d'information visée à l'alinéa 36(1)d) doivent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 9 et 10, être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat.

Certificat de l'EPA

**57. L'élément A de la formule figurant au paragraphe 18.2(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

A représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives aux points prévues à l'article 1868 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40 du CFR et exprimée en grammes de CO<sub>2</sub> par mille;

**58. (1) Le passage du paragraphe 36(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**36. (1)** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de l'EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période,

Justification de la conformité



conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company must consist of

**(2) Paragraphs 36(1)(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) one or both of the following:
  - (i) a document demonstrating that the vehicles covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,
  - (ii) a document demonstrating that the vehicle covered by the EPA certificate bears the national emissions mark;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

**59. The Regulations are amended by adding the following after section 40:**

**INFORMATION REGARDING SUSPENSION OR REVOCATION OF EPA CERTIFICATE**

**40.1** If an EPA certificate referred to in section 12 is suspended or revoked, the company must submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a) its name, address and telephone number;
- (b) a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c) a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d) the make, model and model year of the vehicles that are covered by the EPA certificate.

**60. Subsection 44(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) In respect of a notice of defect issued under these Regulations, a company must comply with subsections 45(1.1) to (3) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

**HEAVY-DUTY VEHICLE AND ENGINE GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS**

**61. The Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations<sup>3</sup> are amended by adding the following after section 1:**

**1.1** For the purposes of these Regulations, a vehicle or engine of a specific model year that is sold in Canada is considered to be sold concurrently in Canada and in the United States if a vehicle or engine of that model year that belongs to the same

soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

**(2) Les alinéas 36(1)(b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :
  - (i) les véhicules visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,
  - (ii) le véhicule visé par ce certificat porte la marque nationale;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule, et pour conserver ce même certificat;

**59. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 40, de ce qui suit :**

**RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SUSPENSION OU À LA RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT DE L'EPA**

**40.1** Si le certificat de l'EPA visé à l'article 12 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a) ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b) une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- c) une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;
- d) la marque, le modèle et l'année de modèle des véhicules visés par le certificat.

**60. Le paragraphe 44(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(1.1) à (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

**RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES VÉHICULES LOURDS ET DE LEURS MOTEURS**

**61. Le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs<sup>3</sup> est modifié par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

**1.1** Pour l'application du présent règlement, les véhicules et les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont vendus au Canada sont considérés comme vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période si un véhicule ou un moteur de

Information to be submitted

Renseignements à fournir

Reports

Rapports

Concurrent sale

Vente au Canada et aux États-Unis

<sup>3</sup> SOR/2013-24

<sup>3</sup> DORS/2013-24

test group or engine family is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

(a) in the case of a vehicle or engine that is imported into Canada, the day on which the vehicle or engine is imported; and

(b) in the case of a vehicle or engine that is manufactured in Canada,

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the vehicle or engine, if known, or

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine, as the case may be, was completed.

**62. The portion of subsection 8(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Non EPA-certified engines

8. (1) Heavy-duty engines and the engines referred to in section 25 that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified engines that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) — must bear a compliance label that sets out the following information:

**63. The portion of subsection 9(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Non EPA-certified vehicles

9. (1) Heavy-duty vehicles that are imported or manufactured in Canada — other than EPA-certified heavy-duty vehicles that bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) — must bear a compliance label that sets out the following information:

**64. The portion of subsection 13(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

Conforming to EPA certificate

13. (1) Subject to subsections (4) and (8), a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine of a given model year that is covered by an EPA certificate and bears the label referred to in paragraph 53(d) must conform to the certification and in-use standards referred to in the EPA certificate instead of to the following standards, whichever apply:

**65. (1) Clause 48(2)(a)(ii)(B) of the Regulations is replaced by the following:**

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N<sub>2</sub>O or CH<sub>4</sub> family emission limit, as the case may be, that is lower than the N<sub>2</sub>O or CH<sub>4</sub> emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations, or

**(2) Subparagraphs 48(2)(b)(ii) and (iii) of the Regulations are replaced by the following:**

(ii) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i) and

l'année de modèle en cause appartenant au même groupe d'essai ou à la même famille de moteurs est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant la date applicable suivante :

a) s'agissant d'un véhicule ou d'un moteur importé au Canada, la date de son importation;

b) s'agissant d'un véhicule ou d'un moteur fabriqué au Canada :

(i) dans le cas où la date de l'apposition de la marque nationale sur le véhicule ou le moteur est connue, cette date,

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de l'assemblage principal s'il s'agit d'un véhicule, ou celle de la fin de la fabrication s'il s'agit d'un moteur.

**62. Le passage du paragraphe 8(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

Moteurs non visés par un certificat de l'EPA

8. (1) Les moteurs de véhicules lourds et les moteurs visés à l'article 25 importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

**63. Le passage du paragraphe 9(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

Véhicules non visés par un certificat de l'EPA

9. (1) Les véhicules lourds importés ou fabriqués au Canada, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA qui portent l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i), portent une étiquette de conformité sur laquelle figurent les renseignements suivants :

**64. Le passage du paragraphe 13(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

Conformité au certificat de l'EPA

13. (1) Sous réserve des paragraphes (4) et (8), les véhicules lourds et les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui portent l'étiquette visée à l'alinéa 53d) doivent être conformes aux normes d'homologation et d'utilisation visées par le certificat au lieu d'être conformes aux normes ci-après, selon le cas :

**65. (1) La division 48(2)(a)(ii)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(B) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l'EPA, ou bien à une limite d'émissions de la famille applicable à ces émissions, selon le cas, inférieure à la norme d'émissions de N<sub>2</sub>O et de CH<sub>4</sub> du présent règlement applicable à l'année de modèle des véhicules,

**(2) Les sous-alinéas 48(2)(b)(ii) et (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(ii) soit visés par un certificat de l'EPA, munis de l'étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i) et

conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO<sub>2</sub> family emission limit that is lower than the CO<sub>2</sub> emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations,

(iii) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(i), conform to a CO<sub>2</sub> family emission limit that exceeds the CO<sub>2</sub> emission standard applicable to the model year of the vehicles under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(4),

**(3) Clauses 48(2)(c)(i)(B) and (C) of the Regulations are replaced by the following:**

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standard referred to in the EPA certificate or to a CO<sub>2</sub> family certification level that is lower than the CO<sub>2</sub> emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations,

(C) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii), conform to a CO<sub>2</sub> family certification level that exceeds the CO<sub>2</sub> emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations and are not grouped into one or more fleets in accordance with subsection 13(8), or

**(4) Clause 48(2)(c)(ii)(B) of the Regulations is replaced by the following:**

(B) are covered by an EPA certificate, bear the label referred to in subparagraph 53(d)(ii) and conform either to the emission standards referred to in the EPA certificate or to a N<sub>2</sub>O or CH<sub>4</sub> family emission limit, as the case may be, that is lower than the N<sub>2</sub>O or CH<sub>4</sub> emission standard applicable to the model year of the engines under these Regulations, or

**(5) The marginal note to subsection 48(4) of the Regulations is replaced by “Statement when covered by EPA certificate”.**

**66. (1) The portion of section 53 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**53.** For a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States or has a national emissions mark applied to it, evidence of conformity in respect of a company for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act consists of

conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l’EPA, ou bien à une limite d’émissions de la famille applicable au CO<sub>2</sub> inférieure à la norme d’émissions de CO<sub>2</sub> du présent règlement applicable à l’année de modèle des véhicules,

(iii) soit visés par un certificat de l’EPA, munis de l’étiquette visée au sous-alinéa 53d)(i), conformes à une limite d’émissions de la famille applicable au CO<sub>2</sub> qui dépasse la norme d’émissions de CO<sub>2</sub> du présent règlement applicable à l’année de modèle des véhicules et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(4),

**(3) Les divisions 48(2)(c)(i)(B) et (C) du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

(B) soit visés par un certificat de l’EPA, munis de l’étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien à la norme relative à ces émissions mentionnée dans le certificat de l’EPA, ou bien à un niveau de certification de la famille applicable au CO<sub>2</sub> inférieur à la norme d’émissions de CO<sub>2</sub> du présent règlement applicable à l’année de modèle des moteurs,

(C) soit visés par un certificat de l’EPA, munis de l’étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii), conformes à un niveau de certification de la famille applicable au CO<sub>2</sub> qui dépasse la norme d’émissions de CO<sub>2</sub> du présent règlement applicable à l’année de modèle des moteurs et non regroupés dans un ou plusieurs parcs conformément au paragraphe 13(8),

**(4) La division 48(2)(c)(ii)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

(B) soit visés par un certificat de l’EPA, munis de l’étiquette visée au sous-alinéa 53d)(ii) et conformes ou bien aux normes relatives à ces émissions visées par le certificat de l’EPA, ou bien à une limite d’émissions de la famille applicable au N<sub>2</sub>O ou au CH<sub>4</sub>, selon le cas, inférieure à la norme d’émissions de N<sub>2</sub>O et de CH<sub>4</sub> du présent règlement applicable à l’année de modèle des moteurs,

**(5) La note marginale relative au paragraphe 48(4) du même règlement est remplacée par « Mention — certificat de l’EPA ».**

**66. (1) Le passage de l’article 53 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**53.** Pour l’application de l’alinéa 153(1)(b) de la Loi à l’égard d’une entreprise, dans le cas d’un véhicule lourd ou d’un moteur de véhicule lourd visé par un certificat de l’EPA et soit vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, soit sur lequel la marque nationale a été apposée, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

Vehicle or engine covered by EPA certificate

Véhicule ou moteur visé par un certificat de l’EPA

**(2) Paragraphs 53(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:**

- (b) one or both of the following:
- (i) a document demonstrating that the vehicles or engines covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and the United States,
  - (ii) a document demonstrating that the vehicle or engine covered by the EPA certificate bears the national emissions mark;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle or the engine and any application for an amendment to that EPA certificate and any records submitted to the EPA to maintain that EPA certificate; and

**67. The Regulations are amended by adding the following after section 59:**

**INFORMATION REGARDING SUSPENSION OR REVOCATION OF EPA CERTIFICATE**

Information to be submitted

**59.1** If an EPA certificate referred to in section 13 is suspended or revoked, the company must submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a) its name, address and telephone number;
- (b) a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (c) a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and
- (d) the make, model and model year of the vehicles and engines that are covered by the EPA certificate.

**68. Subsection 63(2) of the Regulations is replaced by the following:**

Reports

(2) In respect of a notice of defect issued under these Regulations, a company must comply with subsections 45(1.1) to (3) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

**COMING INTO FORCE**

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

**(2) Les alinéas 53b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- b) un document établissant l'une ou l'autre des situations ci-après ou les deux à la fois :
- (i) les véhicules ou les moteurs visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,
  - (ii) le véhicule ou le moteur visé par ce certificat porte la marque nationale;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance, de toute demande de modification du certificat de l'EPA pour le véhicule ou le moteur, et pour conserver ce même certificat;

**67. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59, de ce qui suit :**

**RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SUSPENSION OU À LA RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT DE L'EPA**

Renseignements à fournir

**59.1** Si le certificat de l'EPA visé à l'article 13 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a) ses nom, adresse et numéro de téléphone;
- b) une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- c) une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;
- d) la marque, le modèle et l'année de modèle des véhicules et des moteurs visés par le certificat.

**68. Le paragraphe 63(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Rapports

(2) L'entreprise qui donne un avis de défaut en application du présent règlement est tenue de se conformer aux paragraphes 45(1.1) à (3) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Executive summary**

**Issues:** The operation of vehicles is a major source of smog-forming air pollutants, which are linked to premature deaths as well as other important adverse health and environmental effects. The Government of Canada is taking further steps to address the sulphur content of gasoline and air pollutant emissions from cars and trucks to help ensure cleaner air for Canadians.

**Description:** The *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* (the SiGR Amendments) and the *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the ORVEER Amendments) will align with the United States (U.S.) Environmental Protection Agency (EPA) Tier 3 standards, which include lower limits on the sulphur content of gasoline and stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles, beginning with the 2017 model year. Consequential amendments will also be made to two other vehicle and engine emission regulations made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) to simplify the requirements regarding information to be submitted for vehicle importation into Canada in order to ensure consistency with the ORVEER Amendments.

**Cost-benefit statement:** From 2015 to 2030, the SiGR and ORVEER Amendments (collectively referred to as the Amendments) are expected to result in cumulative health and environmental benefits of \$7.5 billion, and aggregate fuel, vehicle and other costs of \$2.7 billion, expressed in present value terms. The net present value of the Amendments for Canadians is thus estimated to be \$4.8 billion, representing a benefit-to-cost ratio of almost 3:1. The Amendments will add production costs to the Canadian gasoline refining and vehicle manufacturing and importing sectors. In present value terms, the average gasoline production costs are expected to increase by about 0.2 cents per litre, while the average vehicle production costs are expected to increase by about \$74 per new vehicle when the emission standards reach full stringency with the 2025 model year. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. Between 2017 and 2030, air quality improvements resulting from the Amendments are expected to prevent about 1 400 premature deaths, nearly 200 000 days of asthma symptoms and 2.8 million days of acute respiratory problems related to air pollution.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The SiGR Amendments will introduce annualized average administrative costs to the gasoline producing and importing sector of about \$5,534, or \$346 per business, while the ORVEER Amendments will introduce annualized average administrative costs to the

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)*

**Résumé**

**Enjeux :** L'utilisation de véhicules est une source considérable de polluants atmosphériques contribuant au smog, ce qui peut occasionner des décès prématurés ainsi que d'autres effets néfastes sur la santé et l'environnement. Le gouvernement du Canada prend des mesures supplémentaires pour s'attaquer à la concentration de soufre dans l'essence et aux polluants émanant des voitures et des camions, pour veiller à une meilleure qualité de l'air pour les Canadiens.

**Description :** Le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* (les modifications au RSE) et le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [les modifications au RÉVRM] seront harmonisés avec les normes de niveau 3 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis, qui comportent des limites plus strictes pour la concentration de soufre dans l'essence et pour les émissions de polluants atmosphériques des nouveaux véhicules à passagers, des camionnettes et de certains véhicules lourds, à partir de l'année de modèle 2017. Des modifications seront également apportées à deux autres règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] afin de simplifier les exigences concernant les renseignements à soumettre pour l'importation de véhicules au Canada et d'assurer une cohérence avec les modifications au RÉVRM.

**Énoncé des coûts et avantages :** Entre 2015 et 2030, les modifications au RSE et au RÉVRM (appelés collectivement les modifications) devraient procurer, en terme de valeur actuelle, des avantages cumulatifs relatifs à la santé et à l'environnement se chiffrant à 7,5 milliards de dollars, et des coûts agrégés afférents au carburant, aux véhicules et à d'autres éléments se chiffrant à 2,7 milliards de dollars. La valeur actuelle nette des modifications pour les Canadiens est donc estimée à 4,8 milliards de dollars, ce qui représente un ratio avantages-coûts de presque 3 pour 1. Les modifications entraîneront des coûts de production plus élevés pour le secteur canadien du raffinage de l'essence ainsi que pour celui de la fabrication et de l'importation de véhicules. En termes de valeur actuelle, les coûts moyens de production de l'essence devraient augmenter d'environ 0,2 cent le litre, tandis que le coût moyen de production d'un véhicule devrait croître d'environ 74 \$ par nouveau véhicule lorsque les normes d'émissions seront pleinement en vigueur à compter de l'année de modèle 2025. Une partie de ces coûts sera probablement passée aux consommateurs. Entre 2017 et 2030, l'amélioration de la qualité de l'air résultant des modifications devrait prévenir quelque 1 400 décès prématurés, près de 200 000 jours de symptômes d'asthme et 2,8 millions de jours de problèmes respiratoires aigus imputables à la pollution atmosphérique.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** Les modifications au RSE introduiront des coûts administratifs moyens annualisés pour le secteur de la production et de l'importation d'essence d'environ 5 534 \$, soit 346 \$ par entreprise, tandis que les modifications au RÉVRM introduiront des coûts

vehicle manufacturing and importing sector of about \$67,698, or \$1,504 per business. The small business lens does not apply to the Amendments, as the impacted communities consist of medium and large businesses only.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Maintaining alignment with U.S. fuel quality standards and air pollutant emission standards for vehicles and engines is consistent with the objectives of the Canada–United States Air Quality Agreement, the Government of Canada’s Clean Air Regulatory Agenda and the Canada–United States Regulatory Cooperation Council.

## Background

Under the Canada–United States Air Quality Agreement (AQA), there is a history of aligning air pollutant emission standards for vehicles and fuels as a means of reducing transboundary air pollution. The 2000 Ozone Annex to the AQA included specific obligations for the Government of Canada to align with U.S. emission standards for on-road vehicles and engines.<sup>1</sup> Since 2003, Environment Canada has introduced a range of vehicle, engine and fuel regulations in alignment with the corresponding standards of the U.S. Environmental Protection Agency (EPA). In addition, in 2011, Prime Minister Harper and President Obama announced the establishment of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council (RCC) to work towards better alignment of regulatory approaches between the two countries in a broad range of areas, including vehicle emissions.

The *Sulphur in Gasoline Regulations*<sup>2</sup> (SiGR), published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 23, 1999, limited sulphur in gasoline to an annual average level of 30 milligrams per kilogram (mg/kg), or 30 parts per million (ppm), with a never-to-be-exceeded limit of 80 ppm, beginning in 2005. The SiGR also included a simpler default option of a 40 ppm batch limit, with minimal administrative requirements. The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>3</sup> (ORVEER), published in the *Canada Gazette*, Part II, on January 1, 2003, established more stringent national emission standards for on-road vehicles and engines, beginning with the 2004 model year. The emission standards applicable to light-duty vehicles and trucks are commonly known as the “Tier 2” standards. The sulphur levels and emission standards established under these two regulations are aligned with those in effect in the United States until 2017.

In March 2013, the U.S. EPA announced the proposed Tier 3 rule that would reduce air pollution from passenger cars and trucks by lowering the level of sulphur in gasoline and setting stricter emission standards for new vehicles. Subsequently, on March 3,

administratifs moyens annualisés pour le secteur de la fabrication et de l’importation de véhicules d’environ 67 698 \$, soit 1 504 \$ par entreprise. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux modifications, car les collectivités touchées ne sont composées que de moyennes et de grandes entreprises.

**Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :** Le maintien de l’harmonisation avec les normes américaines sur la qualité des carburants et les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les moteurs concorde avec les objectifs de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air, du Programme de réglementation de la qualité de l’air du gouvernement du Canada et du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation.

## Contexte

Dans le cadre de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air (AQA), on a depuis longtemps harmonisé les normes sur les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les carburants comme moyen de réduire la pollution atmosphérique transfrontalière. L’Annexe sur l’ozone (2000) de l’AQA comportait des obligations particulières imposant au gouvernement du Canada l’harmonisation avec les normes américaines sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs<sup>1</sup>. Depuis 2003, Environnement Canada a introduit un ensemble de règlements sur les véhicules, les moteurs et les carburants, harmonisés avec les normes correspondantes de l’Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. En outre, en 2011, le premier ministre Harper et le président Obama ont annoncé la création du Conseil Canada–États-Unis de coopération en matière de réglementation (CCR) chargé de travailler à une meilleure harmonisation des approches en matière de réglementation des deux pays pour plusieurs secteurs, notamment les émissions des véhicules.

Le *Règlement sur le soufre dans l’essence*<sup>2</sup> (RSE), qui a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 23 juin 1999, limite la teneur en soufre de l’essence à une concentration annuelle moyenne de 30 milligrammes par kilogramme (mg/kg), soit 30 parties par million (ppm), ainsi qu’une limite à ne jamais dépasser de 80 ppm, à partir de 2005. Le RSE comprend également une limite de lot par défaut de 40 ppm, qui comporte un minimum d’exigences administratives. Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>3</sup> (RÉVRM), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 1<sup>er</sup> janvier 2003, a établi des normes nationales plus strictes pour les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, à partir de l’année de modèle 2004. Les normes d’émissions qui s’appliquent présentement aux véhicules légers et aux camionnettes sont appelées les normes de niveau 2. La concentration en soufre et les normes d’émissions établies en vertu de ces deux règlements sont harmonisées avec celles qui sont en vigueur aux États-Unis, et ce, jusqu’en 2017.

En mars 2013, l’EPA des États-Unis a annoncé le projet de règle de niveau 3 qui réduirait la pollution atmosphérique provenant des véhicules à passagers et des camions en abaissant la concentration de soufre dans l’essence et en établissant des normes

<sup>1</sup> Canada–United States Air Quality Agreement — Ozone Annex (2000). Available at [www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=FA26FE79-1](http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=FA26FE79-1).

<sup>2</sup> Available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-99-236>.

<sup>3</sup> Available at <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2003-2>.

<sup>1</sup> Annexe sur l’ozone (2000) de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air. Disponible à l’adresse [www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=FA26FE79-1](http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=FA26FE79-1).

<sup>2</sup> Disponible à l’adresse <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-99-236>.

<sup>3</sup> Disponible à l’adresse <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2003-2>.

2014, the Government of the United States released its Tier 3 Final Rule.<sup>4</sup> Once fully phased in, the Tier 3 exhaust emission standards for non-methane organic gases (NMOG) and nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), and for particulate matter (PM), will be about 80% and 70% lower, respectively, than the current Tier 2 emission standards for light-duty vehicles. Similarly, the new sulphur content standard for gasoline will be about 65% lower than the current maximum allowable limit.

Maintaining alignment with U.S. air pollutant emission standards for vehicles, engines and fuels is consistent with the objectives of the AQA, the Government of Canada's Clean Air Regulatory Agenda and the RCC. In keeping with this approach, the Government of Canada is amending both the SiGR and ORVEER to align with the final U.S. Tier 3 standards for stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles of the 2017 and later model years, and standards to reduce the amount of sulphur in gasoline beginning in the 2017 calendar year.<sup>5</sup>

## Issues

Smog caused by air pollutants has a significant adverse impact on the health of Canadians, the Canadian economy, and the environment. Smog is a noxious mixture of gases and particles, primarily ground-level ozone and PM. It has been identified as a contributing factor in thousands of premature deaths across the country each year, as well as in increased hospital and doctor visits and hundreds of thousands of lost days at work and school. Environmental problems attributed to smog include effects on vegetation, buildings and visibility.

The operation of motor vehicles is a major source of smog-forming air pollutants. In 2013, on-road vehicle emissions accounted for about 20%, 10% and 5% of national emissions of NO<sub>x</sub>, volatile organic compounds (VOCs) and fine particulate matter (PM<sub>2.5</sub>), respectively, excluding open sources.<sup>6</sup> The Canadian vehicle manufacturing and fuel refining industries have made significant investments in new technologies and upgrades for new vehicles and refineries in order to comply with existing regulations. These efforts have resulted in important reductions in smog-forming emissions from the fleet of vehicles operating in Canada. Nonetheless, continued advances in vehicle engine and emission control technologies provide the opportunity to build on past successes and introduce a new generation of vehicles with even better emission performance.

d'émissions plus rigoureuses pour les nouveaux véhicules. Par la suite, le 3 mars 2014, les États-Unis ont publié leur règle finale de niveau 3<sup>4</sup>. Lorsqu'elles seront pleinement en vigueur, les normes d'émissions de gaz d'échappement de niveau 3 visant les gaz organiques non méthaniques (GONM) et les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), et visant les particules atmosphériques (aussi appelées matières particulaires ou particules de matière [PM]), seront respectivement d'environ 80 % et 70 % inférieures aux normes d'émissions actuelles de niveau 2 pour les véhicules légers. De même, la nouvelle norme sur la concentration de soufre dans l'essence sera d'environ 65 % inférieure à la limite maximale actuellement permise.

Le maintien de l'harmonisation avec les normes d'émissions de polluants atmosphériques des États-Unis concernant les véhicules, les moteurs et les carburants concorde avec les objectifs de l'AQA, du Programme de réglementation de la qualité de l'air du gouvernement du Canada et du CCR. Dans le cadre de cette approche, le gouvernement du Canada modifie à la fois le RSE et le RÉVRM pour les harmoniser avec les normes finales de niveau 3 des États-Unis afin d'imposer des limites plus strictes pour les émissions de polluants atmosphériques provenant des nouveaux véhicules à passagers, des camionnettes et de certains véhicules lourds à partir de l'année de modèle 2017, et des normes visant à réduire la concentration de soufre dans l'essence à compter de l'année civile 2017<sup>5</sup>.

## Enjeux

Le smog causé par les polluants atmosphériques exerce des effets néfastes sur la santé de la population canadienne, l'économie du pays et l'environnement. Le smog est un mélange nocif de gaz et de particules, principalement de l'ozone troposphérique et des PM. Le smog a été désigné comme un facteur contribuant à des milliers de décès prématurés partout au pays chaque année, à l'augmentation des consultations à l'hôpital ou dans un cabinet de médecin et à des centaines de milliers de journées perdues au travail et à l'école. Les problèmes environnementaux imputés au smog comprennent des effets sur la végétation, sur les bâtiments et sur la visibilité.

L'utilisation de véhicules à moteur est une source considérable de polluants atmosphériques contribuant au smog. En 2013, les émissions des véhicules routiers représentaient environ 20 %, 10 % et 5 % respectivement des émissions nationales de NO<sub>x</sub>, de composés organiques volatils (COV) et de particules atmosphériques fines (PM<sub>2,5</sub>), excluant les sources à ciel ouvert<sup>6</sup>. Les industries canadiennes de fabrication automobile et de raffinage du pétrole ont effectué des investissements importants dans de nouvelles technologies et dans des mises à niveau pour les nouveaux véhicules et les raffineries, afin de se conformer à la réglementation existante. Ces efforts ont entraîné d'importantes réductions des émissions génératrices de smog provenant des parcs de véhicules en circulation au Canada. Néanmoins, les avancées technologiques pour les moteurs de véhicules et les systèmes de contrôle des émissions offrent la possibilité de poursuivre dans cette voie et d'introduire une nouvelle génération de véhicules ayant un meilleur rendement au niveau des émissions.

<sup>4</sup> "Control of Air Pollution From Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards" ([www.epa.gov/otaq/tier3.htm](http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm)).

<sup>5</sup> All references to years in this statement pertain to calendar years, unless it is stated that reference is being made to a given model year of vehicle or engine.

<sup>6</sup> Air Pollutant Emissions Data (excluding open sources): available at [www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=En](http://www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=En).

<sup>4</sup> Annonce de réglementation de l'EPA des États-Unis (Control of Air Pollution from Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards). Disponible à l'adresse [www.epa.gov/otaq/tier3.htm](http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm).

<sup>5</sup> Toute référence à une année dans ce résumé renvoie à une année civile, sauf s'il est spécifiquement mentionné qu'on fait référence à une année de modèle d'un véhicule ou d'un moteur.

<sup>6</sup> Données sur les émissions de polluants atmosphériques (excluant les sources à ciel ouvert) : disponibles à l'adresse [www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=Fr](http://www.ec.gc.ca/inrp-npri/donnees-data/ap/index.cfm?lang=Fr).

Sulphur in gasoline impairs the performance of catalytic converters, the primary emission control devices used in vehicles to reduce exhaust emissions of air pollutants. Accordingly, continuing to take an integrated systems approach with respect to fuels and vehicles is critical to maximizing future reductions in air pollutant emissions resulting from the use of vehicles.

## Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations* (the SiGR Amendments) and the *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the ORVEER Amendments), collectively referred to as the Amendments, is to reduce smog caused by air pollutants, which has a significant adverse impact on the health and environment of Canadians and, as a result, on the Canadian economy. In addition to providing important benefits to the health and environment of Canadians, the Amendments aim to maintain common Canada–U.S. standards for vehicles and fuels and contribute to minimizing the overall compliance burden for companies operating in the North American market.

The Amendments will align with the U.S. EPA Tier 3 standards, which include lower limits on the sulphur content of gasoline and stricter limits on air pollutant emissions from new passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles. Consequential amendments will also be made to certain requirements regarding the information to be submitted for vehicle importation into Canada in two other vehicle and engine emission regulations made under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) in order to ensure consistency with the ORVEER Amendments.

Lowering the allowable sulphur content in gasoline will enhance the performance of emission control systems from the in-use vehicle fleet and will enable the effective operation of advanced emission control technologies required to comply with the more stringent vehicle emission standards for the 2017 and later model years. This measure will deliver increased health benefits to Canadians through reductions in air pollutant emissions. Lower sulphur content in gasoline is also expected to enable new technologies or strategies to improve the greenhouse gas (GHG) emission performance of new vehicles.

## Description

### SiGR Amendments

The SiGR Amendments update the current SiGR and require primary suppliers (refiners and importers) to provide lower sulphur gasoline to the Canadian market.

In order to facilitate compliance with the lower sulphur limits, the SiGR Amendments continue to provide two exclusive regulatory compliance options that exist within the SiGR: a default batch flat limit with minimal administrative requirements, or an annual gasoline pool average. Additional flexibility is also available on an interim basis to refiners and importers that, for the years 2012 to 2019, elect for the annual pool average.

Le soufre dans l'essence nuit au rendement des convertisseurs catalytiques, lesquels sont les principaux dispositifs de contrôle des émissions pour réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des gaz d'échappement des véhicules. Par conséquent, il est important de continuer d'adopter une approche concertée pour les carburants et les véhicules afin de maximiser les futures réductions d'émissions de polluants atmosphériques provenant de l'utilisation de véhicules.

## Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence* (les modifications au RSE) et du *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [les modifications au RÉVRM], appelés collectivement les modifications, consiste à réduire le smog causé par les polluants atmosphériques, ce qui a un impact négatif important sur la santé et l'environnement des Canadiens et, par conséquent, sur l'économie canadienne. En plus de procurer des avantages importants relatifs à la santé et à l'environnement des Canadiens, les modifications visent à maintenir des normes canado-américaines communes pour les véhicules et les carburants, et à réduire au minimum le fardeau de la conformité pour les entreprises œuvrant au sein du marché nord-américain.

Les modifications s'harmoniseront aux normes de niveau 3 de l'EPA des États-Unis, qui comportent des limites plus rigoureuses pour la concentration de soufre dans l'essence et les émissions de polluants atmosphériques des nouveaux véhicules à passagers, des camionnettes et de certains véhicules lourds. Des modifications seront également apportées à deux autres règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] afin de simplifier les exigences concernant les renseignements à soumettre pour l'importation de véhicules au Canada et d'uniformiser les dispositions avec celles des modifications au RÉVRM.

En abaissant la concentration admissible en soufre de l'essence, le rendement des systèmes de contrôle des émissions des parcs de véhicules en circulation sera amélioré, ce qui favorisera l'introduction de techniques de pointe pour la réduction des émissions nécessaires pour se conformer aux nouvelles normes d'émissions des véhicules qui seront plus strictes à partir de l'année de modèle 2017. Cette mesure procurera ainsi des avantages accrus relatifs à la santé des Canadiens grâce à la réduction des émissions de polluants atmosphériques. La réduction de la concentration de soufre dans l'essence permettra également l'introduction de nouvelles technologies ou stratégies destinées à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des nouveaux véhicules.

## Description

### Modifications au RSE

Les modifications au RSE mettent à jour le RSE actuel et imposent aux fournisseurs principaux (raffineurs et importateurs) de fournir de l'essence à plus faible teneur en soufre pour le marché canadien.

Afin de faciliter la conformité avec les limites réduites en soufre, les modifications au RSE continuent de proposer les deux options exclusives de conformité qui existent dans le RSE : une limite de lot par défaut fixe comportant un minimum d'exigences administratives, ou une moyenne annuelle de l'ensemble des lots d'essence. Les raffineurs et les importateurs qui optent pour une moyenne annuelle de l'ensemble des lots pour les années 2012 à



Under the SiGR Amendments, the default batch flat limit remains at the current sulphur level of 40 ppm (or mg/kg) until the end of 2016, and will be reduced to 14 ppm during the 2017 to 2019 period. For 2020 and beyond, the default batch flat limit will be 12 ppm.

The elective annual gasoline pool average compliance option remains at 30 ppm until the end of 2016, and will then be reduced to 10 ppm for 2017 and beyond. This option retains the current reporting, record-keeping, sample-retention, and audit requirements.

The SiGR Amendments retain the current never-to-be-exceeded batch limit of 80 ppm sulphur concentration in gasoline, applicable to gasoline imports and production using the annual pool average compliance option. This limit also applies to all gasoline sales.

The SiGR Amendments also include a temporary sulphur compliance unit (SCU) trading system, for the years 2012 to 2019, which is available to primary suppliers that elect to participate in the annual pool average compliance option. For these years, volume-based SCUs can be generated from the production and importation of gasoline for which the annual average sulphur concentration is under 30 ppm during the years 2012 to 2016 and under 10 ppm during the years 2017 to 2019.<sup>7</sup> These SCUs can be applied towards meeting regulatory compliance with the 10 ppm standard during the 2017–2019 period, and can be traded once between companies and multiple times within a company.

#### *Other SiGR Amendments*

The SiGR Amendments eliminate reporting requirements for primary suppliers importing or producing volumes of gasoline less than 400 cubic meters (m<sup>3</sup>) or 400 000 litres, annually. Additionally, in order to account for increased blending of ethanol at gasoline terminals, provisions will be added to the SiGR to allow a primary supplier to account for reductions in the overall sulphur concentration of its gasoline as a result of downstream blending of oxygenates and butane at terminals that are sourced by multiple primary suppliers. Under the current SiGR, this allowance can only be applied to the addition of oxygenates (including ethanol) and butane into gasoline occurring at terminals that have a single facility source of gasoline. Other changes include requiring that the sulphur content of imported gasoline be averaged on a national basis, rather than on a provincial basis as required under the current SiGR, for a primary supplier that elects for the annual pool average compliance option; updating references to standards; making adjustments to provide clarity; and removing elements of the SiGR that are no longer applicable.

<sup>7</sup> SCUs are measured as the difference between the applicable sulphur limit for gasoline and the average sulphur content of each gasoline pool of a primary supplier for a given year, both measured in ppm (mg/kg), multiplied by the volume of each gasoline pool of that primary supplier for the same year.

2019 disposent aussi d'un mécanisme supplémentaire de flexibilité temporaire.

Dans le cadre des modifications au RSE, la limite de lot par défaut fixe est maintenue à la concentration actuelle de soufre de 40 ppm (ou mg/kg) jusqu'à la fin de 2016 et sera réduite à 14 ppm pendant la période de 2017 à 2019. À partir de 2020, la limite de lot par défaut fixe sera établie à 12 ppm.

Dans le cadre du choix de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots, la concentration en soufre demeure à 30 ppm jusqu'à la fin de 2016 et sera ensuite réduite à 10 ppm à partir de 2017. On maintient les exigences actuelles en matière de transmission de rapport, de tenue des registres, de conservation d'échantillons et de vérification pour cette option de conformité.

Les modifications au RSE conservent la limite qui ne doit jamais être dépassée de 80 ppm de concentration de soufre dans l'essence, applicable aux importations et à la production d'essence pour lesquelles on a retenu le choix de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots. Cette limite s'applique aussi à toute vente d'essence.

Les modifications au RSE permettent également aux fournisseurs principaux qui choisissent l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des stocks pour les années 2012 à 2019 de participer à un système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre (UCS). Pour ces années, les UCS basées sur le volume peuvent être générées par la production et l'importation d'essence pour lesquelles la concentration moyenne annuelle de soufre est inférieure à 30 ppm durant les années 2012 à 2016 et inférieure à 10 ppm durant les années 2017 à 2019<sup>7</sup>. Ces UCS peuvent être utilisées pour respecter la norme de 10 ppm durant la période de 2017 à 2019 et peuvent être échangées une fois entre deux entreprises ou plusieurs fois au sein de la même entreprise.

#### *Autres modifications au RSE*

Les modifications au RSE éliminent des exigences de déclaration pour les fournisseurs principaux qui importent ou produisent des volumes d'essence inférieurs à 400 mètres cubes (m<sup>3</sup>) ou 400 000 litres annuellement. De plus, afin de tenir compte de l'augmentation du mélange d'éthanol aux terminaux d'essence, des dispositions seront ajoutées au RSE pour permettre à un fournisseur principal de tenir compte des réductions de la concentration globale en soufre de son essence à la suite d'un mélange en aval de produits oxygénés ou de butane aux terminaux qui sont approvisionnés par plusieurs fournisseurs principaux. En vertu du RSE actuel, cette allocation ne peut être appliquée que pour l'addition de produits oxygénés (y compris l'éthanol) ou de butane à l'essence survenant aux terminaux qui ont un approvisionnement en essence de source unique. D'autres modifications incluent l'exigence pour un fournisseur principal qui choisit l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots de calculer la concentration en soufre de l'essence importée sur une base nationale, plutôt que sur une base provinciale tel qu'il est requis par le présent RSE, la mise à jour des références aux normes, des ajustements de clarification et l'élimination d'éléments du RSE qui ne s'appliquent plus.

<sup>7</sup> Les UCS sont mesurées comme la différence entre la limite de soufre applicable pour l'essence et la teneur moyenne en soufre de chaque lot d'essence d'un fournisseur principal pour une année donnée, à la fois mesurées en ppm (mg/kg), multipliée par le volume de chaque lot d'essence de ce fournisseur principal pour la même année.

ORVEER Amendments*Tier 3 exhaust and evaporative emission standards*

The ORVEER Amendments update the current ORVEER and set new emission standards for passenger cars, light-duty trucks and certain heavy-duty vehicles of the 2017 and later model years that are imported or manufactured in Canada. As with the ORVEER, the ORVEER Amendments apply to companies that manufacture or import on-road vehicles in Canada.

The ORVEER Amendments establish progressively more stringent vehicle and fleet average standards over the model years 2017 to 2025 for combined emissions of NMOG and NO<sub>x</sub> and establish a phase-in schedule for more stringent PM and evaporative emission standards, in alignment with the U.S. Tier 3 program.<sup>8,9</sup> As a result, the ORVEER Amendments are expected to lead to reductions in emissions from on-road vehicles of NO<sub>x</sub>, NMOG, carbon monoxide (CO), PM<sub>2,5</sub> and other toxic substances listed on the List of Toxic Substances in Schedule 1 to CEPA 1999, including benzene, acetaldehyde, formaldehyde, acrolein and 1,3-butadiene.<sup>10</sup>

Increasingly stringent combined NMOG and NO<sub>x</sub> (NMOG + NO<sub>x</sub>) fleet average standards will be adopted in Canada by means of the ORVEER Amendments over the model years 2017 to 2025. A company's fleet of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles will have to comply with progressively more stringent exhaust emission standards, reaching a fleet average standard for emissions of NMOG + NO<sub>x</sub> of 30 milligrams per mile (mg/mi) as of model year 2025. Similarly, heavy-duty vehicle weight classes 2B and 3 (e.g. delivery vans and heavy-duty pick-up trucks) will be required to comply with progressively more stringent fleet average standards for emissions of NMOG + NO<sub>x</sub>, reaching fleet average standards of 178 mg/mi and 247 mg/mi, respectively, as of model year 2022.

Also, as of model year 2017, new PM exhaust emission standards will be introduced by means of a phase-in approach through which an increasing percentage of vehicles in a company's fleet for each successive model year will be required to comply with the standards, with full implementation starting with model year 2021. An alternative phase-in compliance approach for these standards will allow companies to conform to the standards by demonstrating that an equivalent number of vehicles conform to the new standards, when averaged over more than one model year included in the phase-in period. For vehicles with a gross vehicle weight

Modifications au RÉVRM*Normes d'émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation de niveau 3*

Les modifications au RÉVRM mettent à jour le RÉVRM actuel et fixent de nouvelles normes d'émissions pour les véhicules à passagers, les camionnettes et certains véhicules lourds des années de modèle 2017 et suivantes importés ou fabriqués au Canada. Comme pour le RÉVRM, les modifications au RÉVRM visent les entreprises qui fabriquent ou qui importent des véhicules routiers au Canada.

Les modifications au RÉVRM mettent progressivement en place des normes plus strictes pour les véhicules et les moyennes d'émissions des parcs, au cours des années de modèle 2017 à 2025, à l'égard des émissions combinées de GONM et de NO<sub>x</sub>, et établissent une période d'application graduelle de normes plus rigoureuses pour les émissions de PM et de gaz d'évaporation, en harmonisation avec les normes de niveau 3 des États-Unis<sup>8,9</sup>. Par conséquent, les modifications au RÉVRM devraient mener à des réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, de GONM, de monoxyde de carbone (CO), de PM<sub>2,5</sub> et de certaines substances toxiques figurant à la liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999), y compris le benzène, l'acétaldéhyde, le formaldéhyde, l'acroléine et le 1,3-butadiène provenant des véhicules routiers et de leurs moteurs<sup>10</sup>.

Des normes moyennes d'émissions des parcs de plus en plus strictes à l'égard des émissions de GONM et de NO<sub>x</sub> (GONM + NO<sub>x</sub>) seront adoptées au Canada au cours des années de modèle 2017 à 2025 grâce aux modifications au RÉVRM. Les parcs de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers d'une entreprise devront se conformer à des normes progressivement plus strictes à l'égard des émissions de gaz d'échappement et atteindre, à partir de l'année de modèle 2025, une norme moyenne d'émissions du parc de 30 milligrammes par mille (mg/mi) pour les émissions de GONM + NO<sub>x</sub>. De même, les véhicules lourds de classe 2B et de classe 3 (par exemple les camions de livraison et les camionnettes lourdes) seront tenus de se conformer à des normes moyennes d'émissions des parcs progressivement plus strictes en ce qui a trait aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> et atteindre, à partir de l'année de modèle 2022, une limite de 178 mg/mi et de 247 mg/mi, respectivement.

Également, à partir de l'année de modèle 2017, de nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement à l'égard des PM seront introduites au moyen d'une approche fondée sur une augmentation graduelle du pourcentage de véhicules du parc de l'entreprise devant se conformer aux normes, et ce, pour chaque année de modèle consécutive et jusqu'à la mise en œuvre complète à compter de l'année de modèle 2021. Une autre approche permettra aux entreprises de se conformer aux normes en démontrant qu'un nombre équivalent de véhicules est conforme aux nouvelles normes, et ce, en calculant la moyenne de véhicules sur plus d'une

<sup>8</sup> These emission standards are presented in the U.S. EPA Tier 3 Final Rule, "Control of Air Pollution From Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards" ([www.epa.gov/otaq/tier3.htm](http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm)).

<sup>9</sup> Evaporation within the fuel system of an engine can cause unburned fuel to permeate through or escape from fuel line or fuel tank materials. These evaporative emissions are generally composed of VOCs.

<sup>10</sup> Compliance with the combined NMOG and NO<sub>x</sub> emission standards will reduce emissions of hydrocarbons, including VOCs and other toxic substances.

<sup>8</sup> Ces normes sur les émissions sont exposées dans la règle finale de niveau 3 de l'EPA des États-Unis, « Control of Air Pollution from Motor Vehicles: Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards » ([www.epa.gov/otaq/tier3.htm](http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm)).

<sup>9</sup> L'évaporation dans le système de carburant d'un moteur peut laisser du carburant non brûlé s'échapper des conduites d'alimentation en carburant ou du réservoir de carburant par perméabilité ou écoulement. Ces émissions de gaz d'évaporation sont généralement formées de COV.

<sup>10</sup> La conformité avec les normes sur les émissions combinées de GONM et de NO<sub>x</sub> réduira les émissions d'hydrocarbures, y compris de COV, et d'autres substances toxiques.

rating (GVWR) up to 6 000 pounds (lb), the PM standard will be 3 mg/mi. For vehicles with a GVWR above 6 000 lb and up to 14 000 lb, this standard will be 3 mg/mi for the applicable light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, and 8 mg/mi and 10 mg/mi for heavy-duty vehicle weight classes 2B and 3, respectively.

As of model year 2017, new evaporative emission standards will be introduced by means of a phase-in approach through which an increasing percentage of a company's fleet of vehicles for each successive model year will be required to comply with the standards, with full implementation starting with model year 2022. An alternative phase-in compliance approach for these standards will allow companies to conform to the standards by demonstrating that an equivalent number of vehicles conform to the new standards, when averaged over more than one model year included in the phase-in period.

Finally, flexibility for vehicles sold concurrently in Canada and the United States is included for compliance with the fleet average emission standards as well as the phase-in emission standards. This flexibility is consistent with the flexibility in the current Tier 2 fleet average emission standards and recognizes that the emission performance of a company's fleet of vehicle models that are sold concurrently in the United States is effectively anchored by the U.S. regulatory program.

#### *Other ORVEER Amendments*

The ORVEER Amendments introduce new fleet average standards in Canada for cold temperature exhaust emissions of non-methane hydrocarbons (NMHCs).<sup>11</sup> For fleets consisting of vehicles with a GVWR up to 6 000 lb, the cold temperature NMHC fleet average standard will be fixed at 0.3 grams per mile (g/mi), starting with model year 2017. For fleets consisting of vehicles with a GVWR above 6 000 lb and up to 14 000 lb, the cold temperature NMHC fleet average standard will be fixed at 0.5 g/mi, starting with model year 2017.

The ORVEER Amendments incorporate new on-board diagnostic (OBD) requirements in alignment with those of the U.S. EPA. The EPA has incorporated into its own regulations, starting with model year 2017, the OBD requirements of the California Air Resources Board (CARB), plus provisions to enable OBD-based leak detection to be used in emissions testing.

Further, the ORVEER Amendments include an exemption to allow ambulances, police vehicles and fire fighting vehicles to have a defeat device that will temporarily override the "limp-home" function if it becomes activated during emergency situations. This exemption ensures that these vehicles will have full engine power when required in emergency situations.

année de modèle comprise dans la période d'application graduelle. Pour les véhicules qui ont un poids nominal brut de véhicule (PNBV) maximum de 6 000 livres (lb), la norme pour les PM sera de 3 mg/mi. Pour les véhicules d'un PNBV supérieur à 6 000 lb, mais ne dépassant pas 14 000 lb, cette norme sera de 3 mg/mi pour les camionnettes et les véhicules moyens à passagers, et de 8 mg/mi et 10 mg/mi pour les véhicules lourds de classe 2B et de classe 3, respectivement.

À partir de l'année de modèle 2017, de nouvelles normes d'émissions de gaz d'évaporation seront introduites au moyen d'une approche fondée sur une augmentation graduelle du pourcentage de véhicules du parc de l'entreprise devant se conformer aux normes, et ce, pour chaque année de modèle consécutive et jusqu'à la mise en œuvre complète à compter de l'année de modèle 2022. Une autre approche permettra aux entreprises de se conformer aux normes en démontrant qu'un nombre équivalent de véhicules est conforme aux nouvelles normes, et ce, en calculant la moyenne des émissions des véhicules sur plus d'une année de modèle comprise dans la période d'application graduelle.

Enfin, pour les véhicules vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis, une mesure de flexibilité est incluse aux fins de conformité avec les normes moyennes d'émissions des parcs et les normes d'émissions d'application graduelle. Cette mesure de flexibilité est cohérente avec celle qui est actuellement appliquée pour les normes moyennes d'émissions des parcs de niveau 2 et reconnaît que le rendement en matière d'émissions d'un parc de véhicules, vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis, est contrôlé par le programme de réglementation des États-Unis.

#### *Autres modifications au RÉVRM*

Les modifications au RÉVRM introduisent de nouvelles normes moyennes d'émissions des parcs pour les gaz d'échappement à l'égard des émissions d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) à froid<sup>11</sup>. Pour les parcs constitués de véhicules d'un PNBV maximum de 6 000 lb, cette norme moyenne d'émissions pour les HCNM à froid sera fixée à 0,3 gramme par mille (g/mi), à partir de l'année de modèle 2017. Pour les parcs constitués de véhicules d'un PNBV supérieur à 6 000 lb mais ne dépassant pas 14 000 lb, la norme moyenne d'émissions pour les HCNM à froid sera établie à 0,5 g/mi, à partir de l'année de modèle 2017.

Les modifications au RÉVRM comportent de nouvelles exigences relatives aux systèmes de diagnostic intégrés qui sont harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis. L'EPA a intégré à sa réglementation les exigences concernant les systèmes de diagnostic intégré de l'Air Resources Board de la Californie (CARB), à partir de l'année de modèle 2017, et également certaines dispositions visant l'utilisation de ces systèmes pour la détection de fuites lors des essais relatifs aux émissions.

Également, les modifications au RÉVRM comportent une exemption permettant aux ambulances, aux véhicules de police et aux véhicules d'incendie d'être équipés d'un dispositif de mise en échec qui permet temporairement d'outrepasser, en cas d'urgence, le dispositif de « marche-au-ralenti », si ce dernier est activé. Cette exemption fait en sorte que ces véhicules disposeront de la pleine puissance du moteur s'ils en ont besoin lors de situations d'urgence.

<sup>11</sup> Testing of cold temperature exhaust emissions occurs at an ambient temperature of -7 degrees Celsius (°C).

<sup>11</sup> La vérification des émissions de gaz d'échappement à température froide se produit à une température ambiante de -7 degrés Celsius (°C).

Compliance flexibilities, in the form of credits for emissions of NMOG + NO<sub>x</sub>, are in line with the U.S. Tier 3 regulatory program and will be available for early adoption of the program standards, vehicles that provide extended warranties for emission control systems, and installing ozone-reducing technologies in vehicles. In addition, the ORVEER Amendments facilitate conformity by modifying the requirements to vehicle importation, notices of defect and reporting. The ORVEER Amendments simplify the requirements regarding the information to be submitted for vehicle importation into Canada. The ORVEER Amendments also specify that existing notice-of-defect information has to be available to owners of affected vehicles in both official languages, or in the official language of choice of the owner. Lastly, regulated parties will be required to submit reports electronically once Environment Canada's reporting database is updated to include the data reporting requirements of the Tier 3 vehicle program.

Finally, consequential amendments are being made to ensure consistency with Environment Canada's suite of on-road vehicle and engine emission regulations with respect to vehicle importation. These consequential amendments modify the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* and the *Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations* to simplify the requirements regarding information to be submitted for vehicle importation into Canada to be consistent with the ORVEER Amendments.

#### **Regulatory and non-regulatory options considered**

The Government of Canada currently regulates vehicle air pollutant emissions and sulphur in gasoline under CEPA 1999. Other major industrialized countries have also enacted regulations to establish mandatory limits for sulphur in gasoline and vehicle air pollutant emissions to improve air quality. Therefore, the Government of Canada considered two options: maintaining the regulatory status quo or updating the regulatory requirements to achieve stringent Canada-U.S. standards.

#### Status quo approach

Two current regulations are in force under CEPA 1999 to limit smog-forming emissions from on-road vehicles powered by gasoline engines. The SiGR establish a limit for the sulphur content in gasoline, and the ORVEER establish national emission standards for on-road vehicles and engines. Without the Amendments, Canadians will not fully realize the health and environmental benefits associated with maintaining alignment with the stringent U.S. vehicle emission and fuel standards. Also, the vehicle manufacturing and fuel refining sectors in Canada and the U.S. are highly integrated. Regulatory misalignment could negatively impact investment decisions and increase regulatory costs for companies that need to meet different standards in each country. This option was therefore rejected.

Une mesure de flexibilité en matière de conformité, semblable à celle du programme réglementaire de niveau 3 des États-Unis, permettra l'attribution de points relatifs aux émissions de GONM + NO<sub>x</sub> pour l'adoption précoce des normes de ce programme, des véhicules avec une garantie prolongée des systèmes de contrôle des émissions, et l'installation des technologies de réduction de l'ozone dans les véhicules. De plus, les modifications au RÉVRM facilitent la conformité en modifiant les exigences relatives à l'importation de véhicules, aux avis de défaut et aux déclarations. Les modifications au RÉVRM simplifient les exigences en ce qui a trait aux renseignements à fournir lors de l'importation de véhicules au Canada. Les modifications au RÉVRM précisent aussi que les renseignements sur les avis de défaut doivent être disponibles soit dans les deux langues officielles, soit dans la langue officielle selon le choix exprimé par les propriétaires des véhicules visés. Enfin, les parties réglementées seront tenues de présenter leurs rapports sous forme électronique lorsque la base de données d'Environnement Canada sera mise à jour pour inclure les données exigées par le programme de niveau 3 des véhicules.

Enfin, pour assurer une plus grande uniformité entre les règlements d'Environnement Canada visant les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, des modifications ont été apportées au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* et au *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs*. Ces modifications simplifient les exigences concernant les renseignements à fournir lors de l'importation de véhicules au Canada et correspondent aux modifications au RÉVRM.

#### **Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Le gouvernement du Canada réglemente actuellement les émissions de polluants atmosphériques des véhicules et le niveau de soufre dans l'essence en vertu de la LCPE (1999). D'autres grands pays industrialisés ont également mis en œuvre une réglementation pour fixer des limites obligatoires au niveau du soufre dans l'essence et aux émissions de polluants atmosphériques provenant des véhicules afin d'améliorer la qualité de l'air. Par conséquent, le gouvernement du Canada a examiné deux options : maintenir le statu quo réglementaire ou mettre à jour les exigences réglementaires afin d'atteindre des normes Canada-États-Unis plus rigoureuses et harmonisées.

#### Approche du statu quo

Deux règlements sont actuellement en vigueur en vertu de la LCPE (1999) afin de limiter les émissions des véhicules à essence contribuant au smog. Le RSE établit une limite pour la concentration de soufre dans l'essence, et le RÉVRM établit des normes nationales sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs. En l'absence des modifications, les Canadiens ne bénéficieraient pas de tous les avantages relatifs à la santé et à l'environnement qui découlent de l'harmonisation avec les normes rigoureuses des États-Unis sur les émissions des véhicules et du carburant. En outre, les secteurs de la fabrication de véhicules et du raffinage de carburant du Canada et des États-Unis sont hautement intégrés. L'absence d'harmonisation réglementaire pourrait avoir une incidence négative sur les décisions en matière d'investissement et pourrait faire augmenter les coûts réglementaires des entreprises qui doivent satisfaire à des normes différentes dans chaque pays. Par conséquent, cette approche a été rejetée.

Regulatory approach — Maintaining Canada–U.S. alignment

The Government of Canada is committed to providing cleaner air for Canadians. Maintaining regulatory alignment with the U.S. vehicle emission and fuel standards is the approach that has been decided upon, as it will deliver important health and environmental benefits to Canadians while preserving the competitiveness of the Canadian vehicle manufacturing and fuel refining sectors. A parallel path of implementation for the Amendments is necessary to fully achieve the benefits of regulatory alignment and to implement an integrated systems approach with respect to fuels and vehicles to effectively reduce smog-forming emissions resulting from the use of on-road vehicles. The approach of establishing common Canada–U.S. standards is consistent with the policy objectives of the RCC of aligning regulatory approaches between the two countries, where possible.

**Benefits and costs**

The impacts of the Amendments have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat Canadian Cost-Benefit Analysis Guide ([www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-eng.asp)).

The analysis compares the incremental impacts of two scenarios: a base-case scenario that assumes both the SiGR and ORVEER are not amended, and a policy-case scenario that assumes both the SiGR and ORVEER Amendments are implemented concurrently. An analysis of the impacts if either the SiGR or ORVEER Amendments were implemented alone was not considered, because the current regulatory approach introduces the SiGR and ORVEER Amendments together in order to achieve the full benefits of regulatory alignment and to implement an integrated systems approach with respect to fuels and vehicles to reduce smog-forming emissions resulting from the use of on-road vehicles.

The expected impacts of the Amendments are illustrated below: compliance with stricter limits for sulphur content in gasoline and with stricter limits for new vehicle exhaust and evaporative emissions are expected to work together to reduce emissions and improve overall air quality, resulting in both health and environmental benefits for Canadians.

Approche de réglementation — maintien de l’harmonisation Canada–États-Unis

Le gouvernement du Canada s’est engagé à fournir une meilleure qualité de l’air à la population canadienne. Le maintien de l’harmonisation de la réglementation avec les normes américaines sur les émissions des véhicules et le carburant est l’approche choisie, car elle procurera d’importants avantages relatifs à la santé et à l’environnement des Canadiens, tout en préservant la compétitivité des secteurs canadiens de la fabrication de véhicules et du raffinage de carburant. Une mise en œuvre simultanée des modifications est nécessaire pour réaliser pleinement les avantages de l’harmonisation de la réglementation et pour mettre en œuvre une approche reposant sur des systèmes intégrés pour les carburants et les véhicules qui permettra de réduire efficacement les émissions génératrices de smog résultant de l’utilisation des véhicules routiers. Cette approche, qui consiste à établir des normes communes entre le Canada et les États-Unis, concorde avec les objectifs stratégiques du CCR visant à harmoniser les approches réglementaires des deux pays dans la mesure du possible.

**Avantages et coûts**

Les impacts des modifications ont été évalués conformément au Guide d’analyse coûts-avantages pour le Canada du Secrétariat du Conseil du Trésor ([www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-fra.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analystb-fra.asp)).

L’analyse compare les impacts différentiels de deux scénarios : un scénario de référence qui pose que le RSE et le RÉVRM ne sont pas modifiés, et un scénario de politiques qui présume que les modifications au RSE ainsi que celles au RÉVRM sont mises en œuvre simultanément. Une analyse des impacts présumant que seulement les modifications au RSE ou seulement celles au RÉVRM ont été mises en œuvre n’a pas été considérée. En effet, l’approche réglementaire actuelle implique une mise en œuvre simultanée des modifications au RSE et celles au RÉVRM afin de réaliser pleinement les avantages de l’harmonisation de la réglementation et d’avoir une approche intégrée qui permettra de réduire efficacement les émissions génératrices de smog résultant de l’utilisation des véhicules routiers.

Les impacts prévus des modifications sont illustrés ci-après : la conformité à des limites plus strictes pour la concentration de soufre dans l’essence et pour les émissions de gaz d’échappement et d’évaporation des nouveaux véhicules devrait réduire les émissions et améliorer la qualité de l’air dans son ensemble, ce qui entraînerait des avantages relatifs à la santé et à l’environnement des Canadiens.

Figure 1: Logic model for the analysis of the Amendments

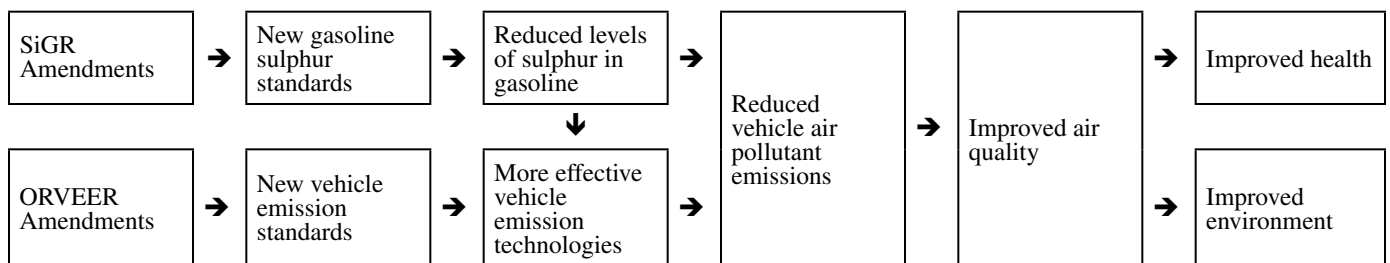
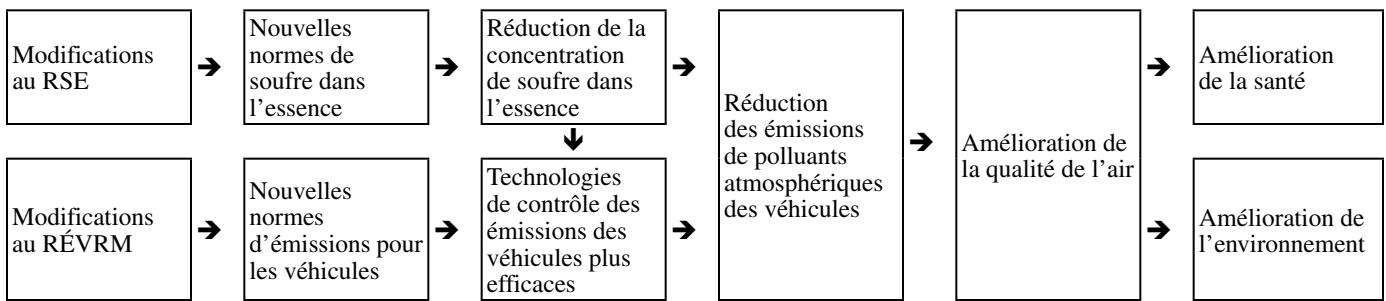


Figure 1 : Modèle logique pour l'analyse des modifications



The SiGR Amendments have new gasoline sulphur limits beginning in 2017 and, by 2020, all primary suppliers (refineries and importers) must meet the lower sulphur limits for gasoline (10 ppm annual average or 12 ppm per batch), which will generate reductions in emissions from new and existing vehicles powered by gasoline engines. For new vehicles, the ORVEER Amendments have new emission standards (Tier 3 emission standards) that begin with the 2017 model year, increase in stringency to the 2025 model year and maintain full stringency thereafter. Overall emission reductions are expected to increase over time as these newer vehicles become a larger percentage of the in-use fleet. It is projected that by 2030, most on-road light-duty vehicles and trucks in Canada will be compliant with the ORVEER Amendments.

Les modifications au RSE comportent de nouvelles limites de soufre dans l'essence qui débutent en 2017 et, d'ici 2020, tous les fournisseurs principaux (raffineurs et importateurs) devront respecter les nouvelles limites de soufre dans l'essence (10 ppm en moyenne par année ou 12 ppm par lot), ce qui permettra de réduire les émissions des véhicules neufs et actuels équipés de moteur à essence. Les modifications au RÉVRM comportent de nouvelles normes d'émissions (normes d'émissions de niveau 3) pour les nouveaux véhicules à partir de l'année de modèle 2017. Ces normes deviennent de plus en plus strictes jusqu'à l'année de modèle 2025 et se maintiennent par la suite. À mesure que ces nouveaux véhicules constituent un pourcentage plus important du parc de véhicules en circulation, il est prévu que globalement les réductions des émissions augmenteront au fil du temps. D'ici 2030, on prévoit que la plupart des véhicules routiers légers et des camionnettes au Canada seront conformes aux modifications au RÉVRM.

The time frame for assessing impacts in this analysis is the 2015–2030 period, which is sufficient to demonstrate whether or not the benefits of the Amendments are likely to exceed the associated costs. Costs and benefits have been quantified and monetized (denominated in 2013 Canadian dollars), wherever possible, and discounted at 3% per year according to Treasury Board Secretariat guidance for environmental and health regulatory analyses. Other identified impacts have been described qualitatively. Key data sources used to inform the analysis are outlined in Table 1.

La période de temps sélectionnée pour l'évaluation des impacts dans la présente analyse est la période de 2015 à 2030, ce qui est suffisant pour démontrer si les avantages des modifications dépassent ou non les coûts associés. Les coûts et les avantages ont été quantifiés et monétisés (exprimés en dollars canadiens de 2013), dans la mesure du possible, et actualisés selon un taux de 3 % par an conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor concernant les analyses de la réglementation sur l'environnement et la santé. D'autres impacts identifiés ont été décrits qualitativement. Les principales sources de données utilisées pour réaliser l'analyse sont décrites dans le tableau 1.

Table 1: Key data sources used in this analysis

Data	Key sources
Vehicle technology costs	U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards: <a href="http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm">www.epa.gov/otaq/tier3.htm</a>
Vehicle sales	Environment Canada — vehicle projections as reported under the following regulations: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations</i> (2014): <a href="http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-08/html/sor-dors207-eng.php">http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-08/html/sor-dors207-eng.php</a></li> <li>• <i>Heavy-duty Vehicle and Engine Greenhouse Gas Emission Regulations</i> (2013): <a href="http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-eng.html">www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-eng.html</a></li> </ul> Environment Canada — purchased Canadian vehicle datasets: <ul style="list-style-type: none"> <li>• DesRosiers Automotive Consultants: light-duty fleet (1998 to 2011)</li> <li>• R.L. Polk &amp; Co.: heavy-duty fleet (2005 to 2013)</li> </ul>

Tableau 1 : Principales sources de données utilisées dans la présente analyse

Données	Principales sources
Coûts des technologies liées aux véhicules	EPA des États-Unis — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards : <a href="http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm">www.epa.gov/otaq/tier3.htm</a>
Ventes de véhicules	Environnement Canada — prévisions de véhicules déclarées en vertu des règlements suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers</i> (2014) : <a href="http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-08/html/sor-dors207-fra.php">http://gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2014/2014-10-08/html/sor-dors207-fra.php</a></li> <li>• <i>Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules lourds et de leurs moteurs</i> (2013) : <a href="http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-fra.html">www.gazette.gc.ca/rp-pr/p2/2013/2013-03-13/html/sor-dors24-fra.html</a></li> </ul> Environnement Canada — ensembles de données sur les véhicules canadiens achetés : <ul style="list-style-type: none"> <li>• DesRosiers Automotive Consultants : parc de véhicules légers (1998 à 2011)</li> <li>• R.L. Polk &amp; Co. : parc de véhicules lourds (de 2005 à 2013)</li> </ul>

Table 1: Key data sources used in this analysis — *Continued*

Data	Key sources
Fuel costs	Environment Canada — costing data compiled in 2013 by Baker & O'Brien Environment Canada — one-on-one refinery surveys conducted in 2013 and 2014 U.S. EPA — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards: <a href="http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm">www.epa.gov/otaq/tier3.htm</a>
Gasoline data	Environment Canada — fuel quality data as reported by regulated parties under the following regulations: <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Fuels Information Regulations, No. 1</i></li> <li>• <i>Sulphur in Gasoline Regulations</i></li> <li>• <i>Benzene in Gasoline Regulations</i></li> <li>• <i>Renewable Fuels Regulations</i></li> </ul> Environment Canada's Energy-Emissions-Economy Model for Canada (E3MC) — provincial gasoline production forecasts Statistics Canada — Supply and disposition of refined petroleum products: <a href="http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004">www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004</a> Statistics Canada — <i>Report on Energy Supply and Demand in Canada</i> : <a href="http://www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&amp;ObjType=2&amp;lang=en&amp;limit=0">www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&amp;ObjType=2&amp;lang=en&amp;limit=0</a>

Tableau 1 : Principales sources de données utilisées dans la présente analyse (*suite*)

Données	Principales sources
Coûts du carburant	Environnement Canada — données sur les coûts compilées en 2013 par Baker & O'Brien Environnement Canada — sondage individuel auprès des raffineries en 2013 et 2014 EPA des États-Unis — Regulatory Impact Analysis for Tier 3 Motor Vehicle Emission and Fuel Standards : <a href="http://www.epa.gov/otaq/tier3.htm">www.epa.gov/otaq/tier3.htm</a>
Données sur l'essence	Environnement Canada — données sur la qualité des carburants déclarées par les parties réglementées en vertu des règlements suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Règlement n° 1 concernant les renseignements sur les combustibles</i></li> <li>• <i>Règlement sur le soufre dans l'essence</i></li> <li>• <i>Règlement sur le benzène dans l'essence</i></li> <li>• <i>Règlement sur les carburants renouvelables</i></li> </ul> Environnement Canada — modèle énergie-émissions-économie du Canada (E3MC) — prévisions de la production d'essence à l'échelle provinciale Statistique Canada — Approvisionnement et utilisation de produits pétroliers raffinés : <a href="http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&amp;retrLang=fr&amp;lang=fr">www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&amp;retrLang=fr&amp;lang=fr</a> Statistique Canada — <i>Bulletin sur la disponibilité et écoulement d'énergie au Canada</i> : <a href="http://www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&amp;ObjType=2&amp;lang=fr&amp;limit=0">www5.statcan.gc.ca/olc-cel/olc.action?ObjId=57-003-X&amp;ObjType=2&amp;lang=fr&amp;limit=0</a>

#### Updates to the analysis following the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I (CG-I)

Various updates were made to the analysis following the publication of the proposed Amendments in CG-I. Consequently, the estimated results of this analysis have changed slightly. The modifications to the analysis include updating price levels, exchange rate forecasts, energy prices and projections of gasoline production to align with those used in the development of the *Canada's Emissions Trends 2014* report;<sup>12</sup> modifying the time frame of the analysis to start in 2015 (the present value base year); and incorporating the latest vehicle technology package costs that were used in the U.S. EPA's analysis of the Tier 3 Final Rule.

Further, based on the comments received following the publication of the proposed Amendments in CG-I and on the final U.S. Tier 3 standards, minor modifications have been made to the Amendments. Three of these minor changes concern modifications to the compliance requirements of the SiGR Amendments. These three changes are (1) the addition of 2012 and 2013 to the applicable years for which primary suppliers can generate SCUs within the temporary SCU trading system; (2) the addition of provisions to allow for primary suppliers to account for changes in overall sulphur concentration in their gasoline as a result of downstream blending of oxygenates (including ethanol) and butane at gasoline terminals sourced by multiple primary suppliers; and (3) requiring that the sulphur content of imported gasoline be averaged on a national basis, rather than on a provincial basis, for primary suppliers that elect for the annual pool average compliance option. None of these changes has resulted in any modifications to the key assumptions of this analysis.

<sup>12</sup> Canada's Emissions Trends Report (2014): available at <http://ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=E0533893-1>.

#### Mises à jour de l'analyse après la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* (GC-I)

Diverses mises à jour ont été apportées à l'analyse à la suite de la publication des modifications proposées dans la GC-I. Par conséquent, les résultats estimés de cette analyse ne sont plus tout à fait les mêmes. Les modifications apportées à l'analyse comprennent une mise à jour des niveaux de prix, des prévisions du taux de change, des prix de l'énergie et des prévisions de la production d'essence aux fins d'harmonisation avec ceux utilisés dans la préparation du rapport *Tendances en matière d'émissions au Canada, 2014*<sup>12</sup>; l'utilisation de l'année 2015 comme première année de la période de l'analyse (c'est-à-dire l'année de base de la valeur actuelle); l'intégration des derniers coûts de l'ensemble des technologies liées aux véhicules utilisés dans l'analyse de la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis.

De plus, selon les commentaires reçus à la suite de la publication des modifications proposées dans la GC-I et la version finale de la règle de niveau 3 des États-Unis, des changements mineurs ont été apportés aux modifications. Trois de ces changements mineurs portent sur des changements aux exigences de conformité des modifications au RSE. Ces trois changements sont (1) l'ajout des années 2012 et 2013 aux années applicables pour lesquelles les fournisseurs principaux peuvent générer des UCS dans le système temporaire d'échange d'UCS; (2) l'ajout de dispositions afin de permettre aux fournisseurs principaux de tenir compte de la variation de la concentration globale de soufre dans leur essence à la suite d'un mélange en aval de produits oxygénés (y compris l'éthanol) ou de butane à des terminaux d'essence approvisionnés par plusieurs fournisseurs principaux; (3) l'exigence pour les fournisseurs principaux qui choisissent l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots de calculer la concentration en soufre de l'essence importée sur une base nationale, plutôt que sur une base provinciale. Aucun de ces

<sup>12</sup> Tendances en matière d'émissions au Canada, 2014. Disponible à l'adresse <http://ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=E0533893-1>.

Environment Canada’s original analysis assumed that refineries would produce 10 ppm sulphur gasoline by 2020 and take advantage of the temporary SCU trading system by aligning the necessary investments with their periodic upgrade and maintenance schedules. The addition of 2012 and 2013 within the temporary SCU trading system is expected to further enable refineries to use this regulatory flexibility to better align future investments resulting from the compliance requirements of the SiGR Amendments. Additionally, the inclusion of downstream blending of oxygenates and butane at gasoline terminals that are sourced by multiple primary suppliers is not expected to result in any noticeable changes to the average sulphur levels in gasoline available in Canada. Finally, no environmental impacts should be expected from the adoption of the national averaging of the sulphur content of imported gasoline, considering that the annual average of 10 ppm is maintained. Hence, the analysis and modelling of the costs and benefits have not been modified following the publication of the proposed Amendments in CG-I.

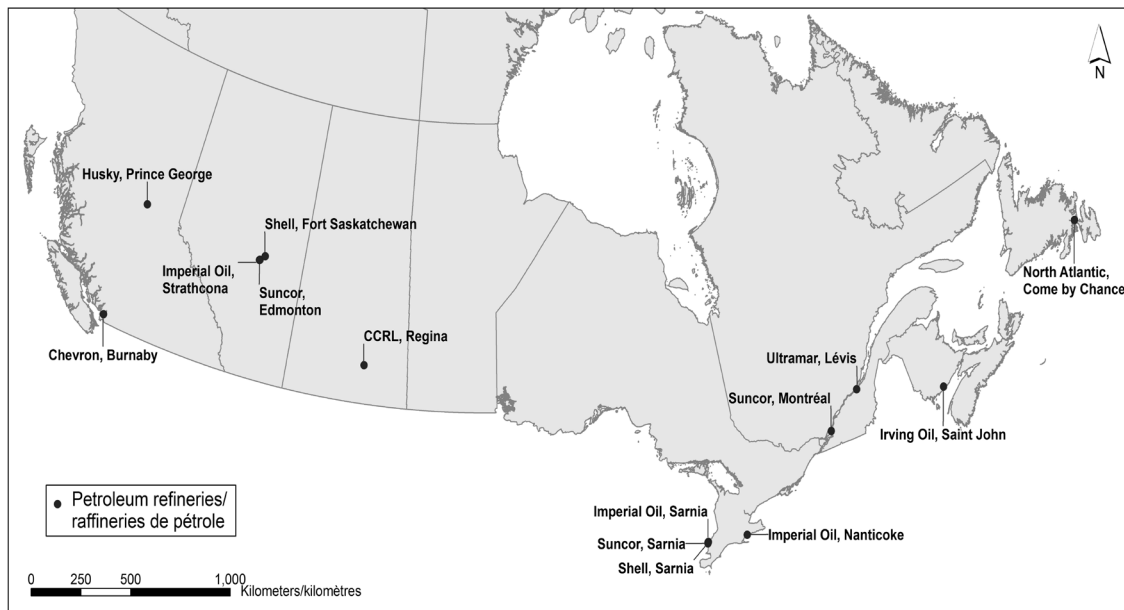
Costs

There will be fuel refining costs, vehicle technology costs, and various administrative costs for Canadian businesses and the federal government expected to be incurred as a result of the Amendments. These costs were estimated for this analysis.

*Fuel costs*

Currently, there are 14 refineries in Canada that produce gasoline, as shown in the figure below.

Figure 2: Locations of Canadian gasoline producing refineries  
Figure 2 : Emplacements des raffineries canadiennes produisant de l’essence



Source: Environment Canada (2014)  
Source : Environnement Canada (2014)

changements n’a provoqué des variations aux hypothèses clés de cette analyse.

L’analyse originale d’Environnement Canada présumait que les raffineurs produiraient l’essence présentant une concentration en soufre de 10 ppm d’ici 2020 et profiteraient du système temporaire d’échange d’UCS en intégrant les investissements nécessaires avec leurs calendriers de mise à niveau et d’entretien périodiques. L’ajout des années 2012 et 2013 dans le système temporaire d’échange d’UCS devrait donner aux raffineurs une marge de manœuvre suffisante pour qu’ils assurent l’harmonisation des investissements futurs liés aux exigences de conformité des modifications au RSE. De plus, la possibilité d’inclure le mélange en aval de produits oxygénés ou de butane à des terminaux d’essence approvisionnés par plusieurs fournisseurs principaux ne devrait pas faire varier les niveaux moyens de soufre dans l’essence au Canada de façon notable. Finalement, il n’y a pas d’impacts environnementaux attendus qui résulteraient de l’adoption de la moyenne nationale de la teneur en soufre de l’essence importée, si l’on considère que la moyenne annuelle de 10 ppm est maintenue. Par conséquent, l’analyse et la modélisation des coûts et des avantages n’ont pas été modifiées à la suite de la publication des modifications proposées dans la GC-I.

Coûts

Les modifications entraîneront des coûts au niveau du raffinage des carburants, des technologies liées aux véhicules et divers coûts de nature administrative pour les entreprises canadiennes et le gouvernement fédéral. Ces coûts ont été estimés dans la présente analyse.

*Coûts du carburant*

À l’heure actuelle, il y a au Canada 14 raffineries qui produisent de l’essence, comme le montre la figure ci-après.



In 2012, Canadian refineries produced roughly 40 billion litres of gasoline. In the same year, Canada exported roughly 8 billion litres and imported roughly 4 billion litres of gasoline, primarily to and from the U.S.<sup>13</sup> The national volume-weighted sulphur concentration in gasoline in Canada for 2009 was 17 ppm (i.e. including domestically produced and imported gasoline), and the volume-weighted average sulphur concentration by currently operating Canadian refineries ranged from 3 ppm to 23 ppm.<sup>14</sup> Preliminary data for 2012 show that the national volume-weighted sulphur concentration of Canadian gasoline produced and imported was 21 ppm, and the volume-weighted average sulphur concentration by currently operating refineries ranged from 3 ppm to 30 ppm. Two refineries currently produce gasoline below the 10 ppm sulphur standard and are not expected to bear any costs. For the other 12 refineries, the SiGR Amendments are expected to require additional gasoline desulphurization, which may be achieved by capital investments, operational changes, or both.

Environment Canada commissioned the collection of costing data to estimate the cost impacts on the Canadian refining industry of the SiGR Amendments. Based on this data, it is expected that 10 refineries will make capital investments and 2 refineries will make only operational changes in order to comply with the SiGR Amendments. Capital investment and related costs are expected to include one new gasoline hydrotreater (\$169 million), eight gasoline hydrotreater revamps (average cost of \$80 million), and one other new desulphurization unit (\$4 million), totalling \$812 million, or \$742 million in present value terms. For the operational changes, one refinery is expected to increase the intensity of its current desulphurization technology, and one refinery is expected to sell some high-sulphur gasoline as a diluent for bitumen blending;<sup>15</sup> this is not expected to affect total Canadian gasoline supply since there is excess refining capacity in Canada.

Operation of the new hydrotreating unit is expected to require additional hydrogen, natural gas, and electricity. As well, some refineries are expected to require additional liquid fuel and electricity to further desulphurize their gasoline. Additional hydrogen, natural gas, liquid fuel, and energy demands were extracted from the costing study and adjusted to provincial gasoline production forecasts.<sup>16</sup> The present value of costs associated with incremental fuel and energy demand was estimated by Environment Canada to total \$80 million from 2017 to 2030, averaging \$6 million per year. As well, it is anticipated that some ongoing capital costs for the replacement of catalysts will occur over time. The present value of these catalyst replacement costs was similarly estimated to total \$11 million from 2017 to 2030, averaging less than \$1 million per year.

En 2012, les raffineries canadiennes ont produit environ 40 milliards de litres d'essence. Au cours de la même année, le Canada a exporté environ 8 milliards de litres et importé environ 4 milliards de litres d'essence, principalement vers les États-Unis et depuis ceux-ci<sup>13</sup>. En 2009, au Canada, la concentration de soufre dans l'essence pondérée selon le volume était de 17 ppm (c'est-à-dire inclusivement de l'essence produite au pays et importée) et la concentration en soufre moyenne pondérée selon le volume par les raffineries canadiennes actuellement en exploitation se situait dans une fourchette allant de 3 ppm à 23 ppm<sup>14</sup>. Les données préliminaires pour 2012 indiquent que la concentration en soufre pondérée selon le volume de l'essence canadienne produite et importée était de 21 ppm et que la concentration moyenne pondérée en fonction du volume des raffineries actuellement en exploitation s'établissait dans une fourchette de 3 ppm à 30 ppm. Deux raffineries produisent actuellement de l'essence dont la concentration en soufre est inférieure à la norme de 10 ppm et elles ne devraient donc pas devoir engager des coûts quelconques. Pour les 12 autres raffineries, les modifications au RSE devraient exiger une désulfuration supplémentaire de l'essence, ce qui peut être réalisé au moyen d'investissements dans les immobilisations, de changements opérationnels, ou des deux.

Environnement Canada a commandé la collecte de données sur les coûts afin d'estimer les impacts qu'exercent les modifications au RSE sur les coûts de l'industrie canadienne du raffinage. Selon ces données, on prévoit que 10 raffineries feront des investissements dans les immobilisations et que 2 raffineries n'apporteront que des changements opérationnels pour se conformer aux modifications au RSE. Les investissements dans les immobilisations et les coûts connexes devraient comprendre une nouvelle unité d'hydrotraitement de l'essence (169 millions de dollars), huit modernisations d'unité d'hydrotraitement de l'essence (coût moyen de 80 millions de dollars) et une nouvelle unité de désulfuration (4 millions de dollars), totalisant 812 millions de dollars, soit 742 millions de dollars en termes de valeur actuelle. Pour ce qui est des changements opérationnels, une raffinerie devrait accroître l'intensité de sa technologie de désulfuration actuelle et une autre devrait vendre une partie de l'essence à haute teneur en soufre comme diluant pour le mélange de bitume<sup>15</sup>. Il est présumé que l'offre totale d'essence canadienne ne serait pas touchée, puisqu'il y a une capacité de raffinage excédentaire au Canada.

L'exploitation de la nouvelle unité d'hydrotraitement entraînerait une consommation additionnelle d'hydrogène, de gaz naturel et d'électricité. En outre, certaines raffineries devraient avoir besoin de combustible liquide et d'électricité supplémentaires pour désulfurer davantage leur essence. La demande d'hydrogène, de gaz naturel, de combustible liquide et d'énergie supplémentaires a été tirée directement de l'étude sur les coûts et ajustée aux prévisions provinciales de production d'essence<sup>16</sup>. La valeur actuelle des coûts afférents à la demande supplémentaire de combustible et d'énergie a été estimée par Environnement Canada à 80 millions de dollars de 2017 à 2030, soit en moyenne 6 millions de dollars par an. En outre, il est prévu que certains coûts en immobilisation récurrents pour le remplacement de catalyseurs se produiront au fil du temps. La valeur actuelle de ces coûts de remplacement de

<sup>13</sup> Statistics Canada: Supply and disposition of refined petroleum products (Table 134-0004). Available at [www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004](http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004).

<sup>14</sup> Sulphur in Liquid Fuels 2009. Environment Canada. Available at [www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=En&n=AEDFD28D-1](http://www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=En&n=AEDFD28D-1).

<sup>15</sup> Diluent is a thinning agent to reduce the thickness (viscosity) of bitumen so that it can flow through pipelines.

<sup>16</sup> These forecasts were provided by Environment Canada's E3MC, which incorporates historical gasoline production provided by Statistics Canada's *Report on Energy Supply and Demand in Canada*.

<sup>13</sup> Statistique Canada : Approvisionnement et utilisation de produits pétroliers raffinés (tableau 134-0004). Disponible à l'adresse [www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&retrLang=fra&lang=fra](http://www5.statcan.gc.ca/cansim/a26?id=1340004&retrLang=fra&lang=fra).

<sup>14</sup> Teneur en soufre des combustibles liquides 2009. Environnement Canada. Disponible à l'adresse [www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=AEDFD28D-1](http://www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=AEDFD28D-1).

<sup>15</sup> Le diluant est un agent ajouté au bitume qui réduit sa viscosité afin de faciliter son écoulement dans les oléoducs.

<sup>16</sup> Ces prévisions ont été fournies par le E3MC d'Environnement Canada, qui intègre la production d'essence historique fournie par le *Bulletin sur la disponibilité et l'écoulement d'énergie au Canada* de Statistique Canada.

Variable operating costs, including additional water and chemical demand, were also scaled with gasoline production. Other incremental costs, such as labour, maintenance and operating materials and supplies, and waste and environmental costs, were fixed annual costs. The present value of these operating costs was estimated to total \$81 million from 2017 to 2030, averaging \$6 million per year.<sup>17</sup>

Reducing gasoline sulphur levels can also result in gasoline octane loss. Some refiners may face additional costs if they add more high-octane gasoline to their gasoline pool to compensate. Potential octane costs were estimated by applying the octane loss and recovery cost estimates in the U.S. EPA Regulatory Impact Analysis of its Tier 3 Final Rule, scaled based on feed sulphur level estimates and expected production for Canadian gasoline-producing refiners. The present value of costs to recover octane losses was estimated to be \$177 million from 2017 to 2030, averaging \$13 million per year. Refiners may choose not to compensate for octane losses, as there is evidence that the current Canadian gasoline pool is octane-rich, likely due to required renewable fuel blending under renewable fuel mandates.<sup>18</sup> This estimate can therefore be considered an upper-bound cost estimate for octane losses.

Total operating costs were calculated as the sum of the additional estimated energy and fuel requirements, other fixed and variable operating costs, and estimated octane loss recovery costs, as detailed above. The present value of total operating costs was estimated at \$338 million from 2017 to 2030, averaging \$24 million per year.

Estimates of the total incremental capital and operating costs are shown in Table 2.

Table 2: Total capital and operating costs (millions of 2013 dollars; discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column and row only)

	2017-2020	2021-2025	2026-2030	2017-2030	2017-2030 (Discounted)
Capital costs	815	5	7	827	753
Operating costs	98	169	174	440	338
Total (undiscounted)	913	174	181	1,267	(not applicable)
Total (discounted)	831	137	123	1,091	1,091

Note: Totals may not sum due to rounding.

<sup>17</sup> The average values in this fuel cost section were calculated based on a simple average of the present value of costs over the 2017 to 2030 period.

<sup>18</sup> 2010 retail gasoline sample data were purchased in 2013 from Alberta Innovates Technology Futures.

catalyseurs a été estimée de façon similaire à 11 millions de dollars de 2017 à 2030, soit en moyenne moins de 1 million de dollars par an.

Les coûts d'exploitation variables, notamment la demande d'eau et de produits chimiques supplémentaires, ont également été mis à l'échelle de la production d'essence. D'autres coûts supplémentaires, tels que la main-d'œuvre, l'entretien et le matériel et les fournitures de fonctionnement, ainsi que les déchets et les coûts environnementaux, étaient des coûts annuels fixes. La valeur actuelle de ces coûts d'exploitation a été estimée à 81 millions de dollars de 2017 à 2030, soit en moyenne 6 millions de dollars par an<sup>17</sup>.

La réduction de la concentration de soufre dans l'essence peut également entraîner une perte d'octane de l'essence. Certaines raffineries peuvent être confrontées à une hausse des coûts si elles ajoutent plus d'essence à fort indice d'octane à leur ensemble des lots d'essence pour compenser cette baisse. Ces coûts potentiels d'octane ont été estimés en appliquant les coûts de perte et de récupération d'octane figurant dans l'analyse d'impact de la réglementation de la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis et en utilisant une échelle fondée sur les estimations du niveau d'apport de soufre et la production prévue pour les raffineries canadiennes produisant de l'essence. La valeur actuelle des coûts pour récupérer ces pertes d'octane a été estimée à 177 millions de dollars de 2017 à 2030, soit en moyenne 13 millions de dollars par an. Les raffineries peuvent choisir de ne pas compenser les pertes d'octane, car il y a des éléments probants indiquant que l'ensemble des lots d'essence actuel au Canada est riche en octane en vertu des différents mandats sur les carburants renouvelables obligeant le mélange de carburants renouvelables<sup>18</sup>. On peut donc considérer que cette estimation de coûts relatifs à la perte d'octane représente la limite supérieure pour ce type de coûts.

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, les coûts d'exploitation totaux ont été calculés comme la somme des besoins supplémentaires estimés d'énergie et de combustible, d'autres coûts d'exploitation fixes et variables, et d'une estimation des coûts de récupération des pertes d'octane. La valeur actuelle des coûts totaux d'exploitation a été estimée à 338 millions de dollars de 2017 à 2030, soit en moyenne 24 millions de dollars par an.

Les estimations du total des coûts des immobilisations et d'exploitation supplémentaires figurent dans le tableau 2.

Tableau 2 : Total des coûts d'immobilisation et d'exploitation (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 % dans la colonne et la rangée indiquées seulement)

	2017-2020	2021-2025	2026-2030	2017-2030	2017-2030 (actualisés)
Coûts d'immobilisation	815	5	7	827	753
Coûts d'exploitation	98	169	174	440	338
Total (non actualisé)	913	174	181	1 267	(sans objet)
Total (actualisé)	831	137	123	1 091	1 091

Note : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

<sup>17</sup> Les valeurs moyennes présentées dans cette section de coûts du carburant ont été calculées simplement en prenant la moyenne de la valeur actuelle des coûts pendant la période de 2017 à 2030.

<sup>18</sup> Ces données sur l'échantillon de l'essence de détail (2010) ont été achetées en 2013 de Alberta Innovates Technology Futures.

It is expected that the compliance costs will initially be experienced from 2017 to 2020, as each refinery makes the necessary production changes and investments to reduce the concentration of sulphur in gasoline. The present value of total costs was estimated at \$831 million over the 2017–2020 period and \$260 million over the 2021–2030 period. Over the 2017–2030 period, the present value of total costs resulting from the SiGR Amendments is estimated to be about \$1.09 billion. As shown in Table 3, the average present value of incremental production costs per litre of gasoline produced over the 2017–2030 period was estimated to be roughly 0.2 cents per litre. This estimate of cost per litre is based on a ratio of the present value of costs and litres of gasoline production over the 2017–2030 period and may differ from other estimates of cost per litre that are based on different assumptions and methodologies.

Table 3: Average fuel costs per litre of gasoline

Fuel costs (billions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)	1.09
Forecast of domestic gasoline production for the 2017–2030 period (billions of litres)	538.58
<b>Average cost (cents per litre)</b>	<b>0.20</b>

Canada imported roughly 4 billion litres of gasoline in 2012, primarily from U.S. suppliers. Fuel importers may pay an increased price for gasoline that meets the more stringent sulphur standards due to increased production costs, some of which are expected to be passed on to consumers. This analysis focused on costs to Canadian refiners, and it therefore did not assess costs to importers. Since Canada is a net exporter of gasoline, this approach is considered sufficient to estimate the expected costs of supplying lower sulphur gasoline in Canada.

Additional compliance costs could include necessary transaction costs related to legal and accounting fees that could be assumed by those primary suppliers who choose to opt into the temporary SCU trading system applicable over the 2012–2019 period. These costs were estimated to be roughly \$152,000 in present value terms. Refiners that opt into the temporary trading system will be able to delay operating costs and better align capital upgrades with regular maintenance shutdown cycles.

*Vehicle technology costs*

The ORVEER Amendments will apply to all new manufactured or imported on-road vehicles categorized as “Tier 3 vehicles,” which consist of light-duty passenger vehicles and trucks (LDVs and LDTs), medium-duty passenger vehicles (MDPVs), and heavy-duty vehicle (HDV) weight classes 2B and 3 (e.g. delivery vans and heavy-duty pick-up trucks), of model years 2017 and beyond.<sup>19</sup> Tier 3 vehicles can be powered by gasoline, diesel, electricity, compressed natural gas, liquefied petroleum gas, or a combination of energy sources. Nevertheless, it is anticipated that Tier 3 vehicles will be predominantly powered by gasoline and diesel engines. Consequently, this analysis assumes that all Tier 3

<sup>19</sup> In this analysis, MDPVs were categorized as either LDTs or HDVs, depending on the GVWR.

On prévoit que les coûts liés à la conformité seront au départ engagés de 2017 à 2020, à mesure que chaque raffinerie apportera les changements nécessaires à la production et effectuera les investissements nécessaires pour réduire la concentration de soufre dans l’essence. La valeur actuelle des coûts totaux a été estimée à 831 millions de dollars pour la période de 2017 à 2020 et à 260 millions de dollars pour la période de 2021 à 2030. Pour la période de 2017 à 2030, la valeur actuelle des coûts totaux découlant des modifications au RSE est estimée à environ 1,09 milliard de dollars. Comme le montre le tableau 3, la valeur actuelle moyenne des coûts de production supplémentaires par litre d’essence produite pendant la période de 2017 à 2030 a été estimée à environ 0,2 cent le litre. Cette estimation du coût par litre est fondée sur le ratio de la valeur actuelle des coûts et de la production en litres d’essence au cours de la période de 2017 à 2030 et peut différer d’autres estimations du coût par litre fondées sur des hypothèses et méthodes différentes.

Tableau 3 : Coûts moyens du carburant par litre d’essence

Coûts du carburant (milliards de dollars de 2013 actualisés selon un taux d’actualisation de 3 %)	1,09
Prévision de la production intérieure d’essence pour la période de 2017 à 2030 (en milliards de litres)	538,58
<b>Coût moyen (cents par litre d’essence)</b>	<b>0,20</b>

Le Canada a importé environ 4 milliards de litres d’essence en 2012, principalement de fournisseurs américains. Les importateurs de carburants peuvent payer un prix plus élevé pour de l’essence qui respecte les normes plus strictes pour le soufre, en raison de l’augmentation des coûts de production. Il est prévu qu’une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. Cette analyse portait principalement sur les coûts pour l’industrie canadienne du raffinage et n’a donc pas évalué les coûts pour les importateurs. Le Canada étant un exportateur net d’essence, cette approche est considérée comme suffisante pour estimer les coûts prévus de l’approvisionnement d’essence à faible teneur en soufre au Canada.

Les coûts supplémentaires liés à la conformité pourraient comprendre les coûts de transaction afférents aux frais juridiques et de comptabilité que doivent assumer les fournisseurs principaux qui optent pour le système temporaire d’échange d’UCS s’appliquant pendant la période de 2012 à 2019. On a estimé que ces coûts s’établissent à environ 152 000 \$ en termes de valeur actuelle. Les raffineries qui optent pour ce système temporaire d’échange auront la possibilité de reporter leurs coûts d’exploitation et de mieux aligner les mises à niveau des immobilisations avec leurs cycles réguliers d’arrêt d’exploitation pour entretien.

*Coûts des technologies liées aux véhicules*

Les modifications au RÉVRM s’appliqueront à tous les nouveaux véhicules routiers fabriqués ou importés catégorisés comme « véhicules de niveau 3 » qui comprennent les véhicules légers et les camionnettes, les véhicules moyens à passagers et les véhicules lourds de classe 2B et de classe 3 (par exemple les camions de livraison et les camionnettes lourdes) à partir de l’année de modèle 2017<sup>19</sup>. Les véhicules de niveau 3 peuvent être équipés de moteurs à essence, diesel, électrique, à gaz naturel comprimé, à gaz de pétrole liquéfié, ou de toute combinaison de sources d’énergie. Néanmoins, il est prévu que la majorité des véhicules de niveau 3 seront alimentés par des moteurs à essence et diesel. Par

<sup>19</sup> Dans la présente analyse, les véhicules moyens à passagers ont été catégorisés selon les véhicules légers ou les véhicules lourds, en fonction du PNBV.

vehicles are powered by gasoline or diesel engines (including hybrid electric engine types).

Multiple sources of information on historical vehicle sales and registration, and vehicle sales forecasts, were used as inputs into the Motor Vehicle Emission Simulator (MOVES) and processed for further forecasting, generating projected Canadian sales for LDVs, LDTs and HDVs for each required vehicle class and model year. These projections are summarized in Table 4 in the form of average sales for three periods covering model years 2017 to 2030.

Table 4: Average sales of new vehicles per year by engine fuel type and vehicle class

Period (model years)	Gasoline Engines			Diesel Engines
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs
2017 to 2020	959 143	636 296	72 211	51 607
2021 to 2025	1 014 494	608 412	69 238	51 290
2026 to 2030	1 082 003	628 783	71 720	53 690

Tier 3 vehicles will be required to comply with exhaust and evaporative emission standards that increase in stringency from model years 2017 to 2025. Vehicle manufacturers and importers will be able to choose how to comply with the standards, but the primary method of compliance involves installing more efficient exhaust catalytic systems, which are anticipated to exhibit increased performance due to the lower sulphur content in gasoline. The new exhaust emission standards for cold temperature emissions of NMHCs are not expected to result in any notable costs to manufacturers and importers, as Tier 3 vehicles will already be equipped with very sophisticated emission control systems, which are calibrated to minimize emissions at cold temperatures. Thus, the U.S. EPA's estimates of technology package costs, which are summarized in the EPA's Regulatory Impact Analysis of the Tier 3 Final Rule, for each vehicle class, model year, and engine fuel type and size (i.e. the number of cylinders in the engine), have been converted to 2013 Canadian dollars and adopted in this analysis.

There may be some minor fuel savings associated with the new evaporative emission standards, as fuel that would have evaporated in the absence of these standards will instead be used to power vehicles. The evaporative emission standards will come into full effect for all Tier 3 vehicles as of model year 2022; starting with this model year, the lifetime fuel savings for each vehicle powered by a gasoline engine is projected to be around three litres. Consumer fuel savings have not been taken into account in this analysis since they will be negligible.

Overall, the total costs of the new exhaust and evaporative emission standards were calculated by multiplying the projected sales for each vehicle class and model year by the technology package (compliance) costs per vehicle for the corresponding vehicle class,

conséquent, cette analyse présume que tous les véhicules de niveau 3 seront équipés de moteurs à essence ou diesel (incluant les différents types de moteurs électriques hybrides).

De nombreuses sources de données historiques sur les ventes et l'immatriculation, ainsi que les prévisions de vente de véhicules ont été utilisées comme intrants pour le simulateur des émissions de véhicules à moteur (le « Motor Vehicle Emission Simulator » [MOVES]) et traitées pour établir des prévisions supplémentaires; elles ont généré des prévisions de ventes canadiennes de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules lourds pour chaque catégorie et année de modèle de véhicules nécessaires. Ces prévisions sont résumées dans le tableau 4 sous forme de ventes moyennes pour les trois périodes couvrant les années de modèle 2017 à 2030.

Tableau 4 : Ventes moyennes de nouveaux véhicules par année, selon le type de carburant et la catégorie de véhicules

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds
De 2017 à 2020	959 143	636 296	72 211	51 607
De 2021 à 2025	1 014 494	608 412	69 238	51 290
De 2026 à 2030	1 082 003	628 783	71 720	53 690

Les véhicules de niveau 3 devront être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'évaporation qui deviennent plus strictes à partir de l'année de modèle 2017 jusqu'à l'année de modèle 2025. Les fabricants et les importateurs de véhicules seront en mesure de choisir de quelle façon ils se conforment aux normes, mais la principale méthode pour se conformer comporte l'installation de systèmes d'échappement catalytiques plus efficaces, qui auraient un rendement accru grâce à l'utilisation d'essence à plus faible teneur en soufre. Les nouvelles normes d'émissions des gaz d'échappement relatives aux émissions de HCNM à froid ne devraient pas entraîner des coûts importants pour les fabricants et les importateurs, car les véhicules de niveau 3 seront déjà équipés de dispositifs de contrôle des émissions très perfectionnés, qui sont calibrés de façon à réduire le plus possible les émissions à basse température. Ainsi, les estimations de l'EPA des États-Unis des coûts de l'ensemble des technologies, qui sont résumées dans le résumé de l'étude d'impact de la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA, pour chaque catégorie de véhicule, année de modèle, type de carburant et taille de moteur (c'est-à-dire le nombre de cylindres du moteur) ont été converties en dollars canadiens de 2013 et adoptées dans la présente analyse.

Quelques économies de carburant peuvent être associées aux nouvelles normes d'émissions de gaz d'évaporation, car le carburant qui se serait évaporé en l'absence de ces normes sera plutôt utilisé pour alimenter les véhicules. Les normes sur les émissions de gaz d'évaporation entreront en vigueur pour tous les véhicules de niveau 3 à compter de l'année de modèle 2022. À partir de cette année de modèle, les économies réalisées pendant la durée de vie de chaque véhicule équipé d'un moteur à essence sont estimées à environ trois litres. Les économies d'essence réalisées par les consommateurs n'ont donc pas été prises en compte au cours de cette analyse étant donné qu'elles seront négligeables.

Dans l'ensemble, les coûts totaux des nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement et d'évaporation ont été calculés en multipliant les ventes prévues de chaque catégorie de véhicule et année de modèle par les coûts de l'ensemble des technologies (de

model year, and engine fuel type and size.<sup>20</sup> The main results of the total cost calculations are presented in Table 5 for three periods covering model years 2017 to 2030.

conformité) par véhicule pour la catégorie de véhicule, l'année de modèle, le type de carburant et la taille de moteur correspondants<sup>20</sup>. Les principaux résultats des calculs de coûts totaux sont présentés dans le tableau 5 pour les trois périodes couvrant les années de modèle 2017 à 2030.

Table 5: Costs of the Tier 3 emission standards in Canada by engine fuel type and vehicle class (millions of 2013 dollars; discounted to present value using a 3% discount rate in the specified column and row only)

Period (Model Years)	Gasoline Engines			Diesel Engines	Total Costs (Gasoline and Diesel Engines)	
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs	Undiscounted	Discounted
2017 to 2020	238	205	11	8	461	412
2021 to 2025	390	379	25	16	810	638
2026 to 2030	437	406	25	16	884	603
<b>2017 to 2030</b>	<b>1 064</b>	<b>990</b>	<b>61</b>	<b>40</b>	<b>2,155</b>	<b>1,653</b>
<b>2017 to 2030 (discounted)</b>	<b>819</b>	<b>758</b>	<b>47</b>	<b>30</b>	<b>(not applicable)</b>	<b>1,653</b>

Note: Totals may not sum due to rounding.

Tableau 5 : Coûts associés à l'établissement des normes sur les émissions de niveau 3 au Canada, selon le type de carburant et la catégorie de véhicule (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 % dans la colonne et la rangée indiquées seulement)

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel	Coûts totaux (moteurs à essence et diesel)	
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds	Non actualisés	Actualisés
De 2017 à 2020	238	205	11	8	461	412
De 2021 à 2025	390	379	25	16	810	638
De 2026 à 2030	437	406	25	16	884	603
<b>De 2017 à 2030</b>	<b>1 064</b>	<b>990</b>	<b>61</b>	<b>40</b>	<b>2 155</b>	<b>1 653</b>
<b>De 2017 à 2030 (actualisés)</b>	<b>819</b>	<b>758</b>	<b>47</b>	<b>30</b>	<b>(sans objet)</b>	<b>1 653</b>

Note : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

Discounting the above-mentioned technology costs at 3% per year yields present value costs to vehicle manufacturers and importers of about \$412 million for model years 2017 to 2020 and about \$1,241 million for model years 2021 to 2030. These results yield a total present value of approximately \$1,653 million in vehicle program costs for model years 2017 to 2030.<sup>21</sup>

L'actualisation des coûts de technologie ci-dessus selon un taux de 3 % par an entraîne des coûts actuels pour les fabricants et les importateurs de véhicules d'environ 412 millions de dollars pour les années de modèle 2017 à 2020 et d'environ 1 241 millions de dollars pour les années de modèle 2021 à 2030. Ces résultats totalisent une valeur actuelle d'environ 1 653 millions de dollars en coûts associés au programme de véhicules pour les années de modèle 2017 à 2030<sup>21</sup>.

Estimates of the average compliance costs per vehicle for the combined exhaust and evaporative emission standards were produced by weighting the present value costs by sales for each combination of engine fuel type and vehicle class. As shown in Table 6, the average costs per Tier 3 vehicle in present value terms were estimated to be about \$60 for model years 2017 to 2020, \$73 for model years 2021 to 2025, and \$66 for model years 2026 to 2030.

Les estimations des coûts moyens liés à la conformité par véhicule pour les normes sur les émissions combinées de gaz d'échappement et d'évaporation ont été produites en pondérant la valeur actuelle des coûts par les ventes pour chaque combinaison de type de carburant et de catégorie de véhicule. Comme le montre le tableau 6, les coûts moyens par véhicule de niveau 3 en termes de valeur actuelle s'établissent à environ 60 \$ pour les années de modèle 2017 à 2020, 73 \$ pour les années de modèle 2021 à 2025, et 66 \$ pour les années de modèle 2026 à 2030.

<sup>20</sup> In the total cost calculations, all HDVs powered by gasoline engines were included in the HDV class because, as of model year 2022, new refuelling (evaporative) emission control requirements will come into effect for HDVs with a GVWR above 14 000 lb (i.e. above heavy-duty weight class 3).

<sup>21</sup> The impacts associated with a given model year are assumed to occur in the corresponding calendar year.

<sup>20</sup> Dans le calcul des coûts totaux, tous les véhicules lourds équipés de moteurs à essence ont été inclus dans la catégorie des véhicules lourds, parce qu'à partir de l'année de modèle 2022, de nouvelles exigences en matière de contrôle des émissions pendant le ravitaillement (gaz d'évaporation) entreront en vigueur pour les véhicules lourds ayant un PNBV supérieur à 14 000 lb (c'est-à-dire supérieur aux véhicules de classe 3).

<sup>21</sup> Les impacts associés à une année de modèle donnée sont supposés se produire pendant l'année civile correspondante.

Table 6: Average costs per vehicle by engine fuel type and vehicle class (2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Period (Model Years)	Gasoline Engines			Diesel Engines	Gasoline and Diesel Engines
	LDVs	LDTs	HDVs	LDVs, LDTs and HDVs	LDVs, LDTs and HDVs
2017 to 2020	56	73	35	34	60
2021 to 2025	61	98	57	48	73
2026 to 2030	55	88	47	42	66

Tableau 6 : Coûts moyens par véhicule, selon le type de carburant et la catégorie de véhicule (en dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %)

Période (années de modèle)	Moteurs à essence			Moteurs diesel	Moteurs à essence et diesel
	Véhicules légers	Camionnettes	Véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds	Véhicules légers, camionnettes et véhicules lourds
De 2017 à 2020	56	73	35	34	60
De 2021 à 2025	61	98	57	48	73
De 2026 à 2030	55	88	47	42	66

For model year 2025 in particular, when the emission standards will come into full effect across all Tier 3 vehicle classes, the average present value cost per vehicle was projected to be around \$74. The estimated aggregate sales and costs used to calculate the average cost per model year 2025 vehicle due to the ORVEER Amendments are presented in Table 7.

Pour l'année de modèle 2025 en particulier, lorsque les normes d'émissions pour toutes les catégories de véhicules de niveau 3 entreront pleinement en vigueur, la valeur actuelle moyenne du coût par véhicule devrait être d'environ 74 \$. Les estimations des ventes et des coûts agrégés utilisés pour calculer le coût moyen par véhicule de l'année de modèle 2025 découlant des modifications au RÉVRM sont présentées au tableau 7.

Table 7: Average cost per model year 2025 vehicle

Tableau 7 : Coût moyen par véhicule de l'année de modèle 2025

Estimated vehicle technology costs: model year 2025 Tier 3 vehicles (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)	131.96
Estimated sales of model year 2025 Tier 3 vehicles (millions of vehicles)	1.79
<b>Average cost (per vehicle)</b>	<b>73.72</b>

Coût estimé des technologies liées aux véhicules : véhicules de niveau 3 de l'année de modèle 2025 (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %)	131,96
Ventes estimées de véhicules de niveau 3 de l'année de modèle 2025 (millions de véhicules)	1,79
<b>Coût moyen (par véhicule)</b>	<b>73,72</b>

*Business administrative costs and government costs*

*Coûts administratifs pour les entreprises et coûts pour le gouvernement*

The Amendments will introduce incremental administrative costs for each regulated community. Business administrative costs are discussed in further detail in the “‘One-for-One’ Rule” section of this Regulatory Impact Analysis Statement. The total present value of administrative costs to business was estimated to be \$0.05 million for the SiGR Amendments and \$1.04 million for the ORVEER Amendments.

Les modifications introduiront des coûts administratifs supplémentaires pour chaque collectivité réglementée. Les coûts administratifs des entreprises sont présentés en détail à la section « Règle du “un pour un” » du présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation. La valeur actuelle totale des coûts administratifs encourus par les entreprises a été estimée à environ 0,05 million de dollars pour les modifications au RSE et à 1,04 million de dollars pour les modifications au RÉVRM.

In support of the SiGR Amendments, there will be federal government costs for incremental regulatory compliance promotion and administration from 2015 to 2020. These costs were estimated at \$20,000 per year. Additional federal government costs incurred for incremental enforcement from 2015 to 2023 were estimated at \$10,000 per year. The present value of these government costs for the 2015–2030 period is thus estimated at \$0.19 million.

Afin de mettre en œuvre les modifications au RSE, le gouvernement fédéral devra engager des coûts pour faire la promotion de la conformité et l'administration du Règlement de 2015 à 2020. Ces coûts ont été estimés à 20 000 \$ par an. Des coûts devront également être engagés par le gouvernement fédéral pour l'application de la loi de 2015 à 2023 et ils sont estimés à 10 000 \$ par an. La valeur actuelle des coûts pour le gouvernement pendant la période de 2015 à 2030 a ainsi été estimée à 0,19 million de dollars.

There are not expected to be any incremental government costs related to ongoing administration, enforcement or emission verification operations for the ORVEER Amendments. The existing implementation strategy for executing the air pollutant regulatory program for vehicles of model years 2004 to 2016 will be extended to vehicles of the 2017 and later model years. Additional upfront

En ce qui a trait à la mise en œuvre des modifications au RÉVRM, le gouvernement ne devrait pas engager des coûts supplémentaires quant aux activités récurrentes d'ordre administratif, d'application de la loi ou de vérification des émissions. La stratégie actuelle pour l'exécution du programme de réglementation des polluants atmosphériques pour les véhicules des années de modèle

costs of approximately \$1.81 million will be required to expand the Vehicle and Engine Emissions Reporting Registry (VEERR) data-base in order to render it compatible with the Tier 3 vehicle program. Also, an amount of up to \$180,000 will be needed from 2017 to 2019 to prepare and deliver compliance promotion, and \$110,000 will be required to support new emission verification activities. The present value of these government costs is estimated to be around \$1.97 million.

Table 8: Summary of business administrative costs and government costs (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Monetized impacts	2015 to 2020	2021 to 2025	2026 to 2030	Total
Business costs	0.41	0.36	0.31	1.09
Government costs	2.14	0.02	0	2.17

Note: Totals may not add up due to rounding.

**Benefits**

The fuels and vehicles subject to the Amendments are significant sources of air pollutants, such as PM<sub>2.5</sub>, NO<sub>x</sub>, sulphur oxides (SO<sub>x</sub>), VOCs and other toxic substances. These pollutants can affect ambient levels of secondarily formed PM<sub>2.5</sub> and ozone. Exposure to ozone and PM<sub>2.5</sub> (two principal components of smog) is linked to adverse health impacts, such as premature deaths, as well as other important health and environmental effects.

The Amendments are expected to affect emissions of NO<sub>x</sub> (a precursor to ozone formation and secondarily formed PM<sub>2.5</sub>), SO<sub>x</sub> (a precursor to secondarily formed PM<sub>2.5</sub>), VOCs (a precursor to ozone formation and, to a lesser degree, secondarily formed PM<sub>2.5</sub>) and directly emitted PM<sub>2.5</sub>, which contribute to ambient concentrations of PM<sub>2.5</sub> and ozone. Estimating the impacts of the Amendments on air pollutant emissions from vehicles and on air quality, and the subsequent impacts of air quality changes on health and the environment, required four models which are described below.

Table 9: Models for estimating emissions and their impacts on air quality, health and the environment

Key impacts	Models used to estimate and value key impacts
Vehicle emissions	Motor Vehicle Emission Simulator (MOVES): the U.S. EPA's vehicle emissions model used for its Tier 3 analysis.
Air quality	A Unified Regional Air-Quality Modelling System (AURAMS): an Environment Canada model that estimates how emission changes impact local air quality.
Health benefits	Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT): a Health Canada model that estimates the health impacts of changes in local air quality.

de 2004 à 2016 sera étendue aux véhicules des années de modèle 2017 et ultérieures. Il faudra par ailleurs engager des coûts initiaux supplémentaires d'environ 1,81 million de dollars pour l'expansion de la base de données du Registre des rapports sur les émissions des véhicules et des moteurs (RRÉVM) afin de la rendre compatible avec le programme de véhicules de niveau 3. En outre, un montant maximum de 180 000 \$ sera nécessaire de 2017 à 2019 pour préparer et assurer la promotion de la conformité, et il faudra 110 000 \$ pour soutenir les nouvelles activités de vérification des émissions. On estime que la valeur actuelle des coûts pour le gouvernement s'élève à environ 1,97 million de dollars.

Tableau 8 : Résumé des coûts administratifs pour les entreprises et des coûts pour le gouvernement (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts monétisés	De 2015 à 2020	De 2021 à 2025	De 2026 à 2030	Total
Coûts pour les entreprises	0,41	0,36	0,31	1,09
Coûts pour le gouvernement	2,14	0,02	0	2,17

Note : Les totaux peuvent varier en raison de l'arrondissement des montants.

**Avantages**

Les carburants et les véhicules assujettis aux modifications sont des sources importantes de polluants atmosphériques, tels que les PM<sub>2.5</sub>, les NO<sub>x</sub>, les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), les COV et d'autres substances toxiques. Ces polluants peuvent également influencer sur les niveaux ambiants de PM<sub>2.5</sub> et d'ozone formés de façon secondaire. L'exposition à l'ozone et aux PM<sub>2.5</sub> (deux principales composantes du smog) est liée à des effets nocifs sur la santé, notamment des décès prématurés, ainsi qu'à d'autres effets importants sur la santé et l'environnement.

On s'attend à ce que les modifications aient un impact sur les émissions de NO<sub>x</sub> (un précurseur à la formation d'ozone et aux PM<sub>2.5</sub> formées de façon secondaire), de SO<sub>x</sub> (un précurseur aux PM<sub>2.5</sub> formées de façon secondaire), de COV (un précurseur à la formation d'ozone et, dans une moindre mesure, aux PM<sub>2.5</sub> formées de façon secondaire) et de PM<sub>2.5</sub> directement émises, qui contribuent à des concentrations ambiantes de PM<sub>2.5</sub> et d'ozone. Il a fallu quatre modèles, énoncés dans le tableau ci-dessous, pour estimer les impacts que les modifications auront sur les émissions de polluants atmosphériques provenant de véhicules et sur la qualité de l'air, ainsi que les impacts subséquents de changements de la qualité de l'air sur la santé et l'environnement.

Tableau 9 : Modèles pour l'estimation des émissions et de leurs impacts sur la qualité de l'air, la santé et l'environnement

Principaux impacts	Modèles utilisés pour estimer et évaluer les impacts principaux
Émissions des véhicules	Simulateur des émissions de véhicules à moteur (« Motor Vehicle Emission Simulator » [MOVES]) : modèle des émissions de véhicules de l'EPA des États-Unis utilisé pour son analyse de niveau 3.
Qualité de l'air	Système régional unifié de modélisation de la qualité de l'air (« A Unified Regional Air-Quality Modelling System » [AURAMS]) : un modèle d'Environnement Canada qui estime de quelle façon les changements des émissions influent sur la qualité de l'air locale.
Avantages relatifs à la santé	Outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) : un modèle de Santé Canada qui estime les incidences sur la santé des changements de la qualité de l'air locale.

Table 9: Models for estimating emissions and their impacts on air quality, health and the environment — *Continued*

Key impacts	Models used to estimate and value key impacts
Environmental benefits	Air Quality Valuation Model 2 (AQVM2): an Environment Canada model that estimates the environmental impacts of changes in local air quality.

Given the resource-intensive and time-consuming nature of this detailed modelling, Environment Canada chose two representative years to conduct full emissions, air quality, and benefits modelling: 2020 and 2030. To estimate cumulative benefits, annual vehicle emission trends were also modelled and used to project linear trends for health and environmental benefits for the 2017–2030 period. Qualitative health, environmental, and economic benefits were also identified. A sensitivity analysis was done to assess the impact of uncertainty on the monetized net benefit estimates.

*Vehicle emissions modelling*

Environment Canada adapted the U.S. EPA’s MOVES model to estimate the expected primary emission reductions attributable to the Amendments. Key data for Canadian vehicle operating conditions, fuel properties and vehicle characteristics were incorporated into the MOVES model. Emission estimates were modelled for the base and policy cases in MOVES for 2020 and 2030 at the provincial/territorial level and annually from 2017 to 2030 at the national level.

For the base case, vehicle emission rates were assumed to continue to meet the existing ORVEER (Tier 2) standards or previous applicable standards, and gasoline in Canada was assumed to have the same sulphur concentrations as over the three most recent years of available data (2010 to 2012). Gasoline fuel quality parameters were estimated from reporting data collected annually from refiners and importers under several Environment Canada regulations (see Table 1). Historical vehicle sales and registration data and vehicle sales forecasts used for recent regulatory analyses were complemented by two key datasets purchased in 2013 by Environment Canada from DesRosiers Automotive Consultants and R.L. Polk & Co. covering the Canadian light-duty and heavy-duty vehicle fleets, respectively.

For the policy case, the sulphur levels in gasoline and emission rates for vehicles of the 2017 and later model years were assumed to comply with the Amendments. Refiners and importers of gasoline were assumed to produce and import 10 ppm sulphur gasoline by 2020; those that have historically produced or imported gasoline with a sulphur content of 10 ppm or less were assumed to continue to maintain these levels. Vehicle emission rates were assumed to meet the Tier 3 emission standards for model years 2017 and beyond, with increasing stringency over model years 2017 to 2025. Vehicle fleet composition, size, and activity were assumed to be the same in the base and policy cases.

Tableau 9 : Modèles pour l’estimation des émissions et de leurs impacts sur la qualité de l’air, la santé et l’environnement (*suite*)

Principaux impacts	Modèles utilisés pour estimer et évaluer les impacts principaux
Avantages relatifs à l’environnement	Modèle d’évaluation de la qualité de l’air 2 (MÉQA2) : un modèle d’Environnement Canada qui estime les impacts environnementaux des changements de la qualité de l’air locale.

Comme cette modélisation détaillée exige beaucoup de main-d’œuvre et de temps, Environnement Canada a choisi deux années représentatives pour effectuer la modélisation complète des émissions, de la qualité de l’air et des avantages connexes : 2020 et 2030. Pour estimer les avantages cumulatifs, les tendances annuelles des émissions de véhicules ont aussi été modélisées et utilisées pour prévoir les tendances linéaires des avantages relatifs à la santé et à l’environnement durant la période de 2017 à 2030. Les avantages qualitatifs relatifs à la santé, à l’environnement et à l’économie ont également été déterminés. Une analyse de la sensibilité a également été effectuée pour évaluer l’impact de l’incertitude sur l’estimation des avantages monétisés nets.

*Modélisation des émissions de véhicules*

Environnement Canada a adapté le modèle MOVES de l’EPA des États-Unis pour estimer les réductions prévues des émissions primaires attribuables aux modifications. Les principales données associées aux conditions d’utilisation des véhicules au Canada, aux propriétés des carburants et aux caractéristiques des véhicules ont été intégrées au modèle MOVES. Les estimations des émissions ont été modélisées pour un scénario de référence et un scénario de politique en utilisant le modèle MOVES pour 2020 et 2030, aux niveaux provincial et territorial, et annuellement à l’échelle nationale de 2017 à 2030.

Pour le scénario de référence, il a été estimé que les taux d’émissions des véhicules continueraient de respecter les normes existantes du RÉVRM (niveau 2) ou les normes antérieures applicables et que l’essence au Canada aurait la même concentration en soufre qu’au cours des trois dernières années pour lesquelles on dispose de données (de 2010 à 2012). Les paramètres de qualité des carburants pour l’essence ont été estimés à partir des données recueillies et soumises annuellement par les raffineries et les importateurs en vertu de plusieurs règlements d’Environnement Canada (voir le tableau 1). Les données historiques sur les ventes et l’immatriculation de véhicules et les prévisions de vente de véhicules utilisées pour les récentes analyses de la réglementation ont été complétées par deux ensembles de données clés achetés en 2013 par Environnement Canada auprès de DesRosiers Automotive Consultants et de R.L. Polk & Co., qui couvrent les parcs de véhicules légers et de véhicules lourds canadiens, respectivement.

Pour le scénario de politique, il a été présumé que la concentration de soufre dans l’essence et les taux d’émissions des véhicules des années de modèle 2017 et ultérieures étaient conformes aux modifications. Les raffineurs et les importateurs d’essence devaient, selon les hypothèses, produire et importer de l’essence présentant une concentration en soufre de 10 ppm d’ici 2020; ceux qui ont historiquement produit ou importé de l’essence ayant une concentration en soufre de 10 ppm ou moins devaient continuer de maintenir ces niveaux. On a supposé que les taux d’émission des véhicules respecteraient les normes sur les émissions de niveau 3 pour les années de modèle 2017 et des années suivantes, les normes devenant de plus en plus strictes au cours des années de modèle 2017 à 2025. La composition, la taille et l’activité des parcs de véhicules devaient être les mêmes dans le scénario de référence et le scénario de politique.



Detailed primary emissions at the provincial/territorial level were estimated for the base and policy cases using MOVES for 2020 and 2030. The estimated incremental emission reductions resulting from the Amendments are presented in Table 10 for key air pollutants and other toxic substances. Reductions in NO<sub>x</sub>, VOC, PM<sub>2.5</sub> and CO emissions will increase from 2020 to 2030, as vehicle emission standards become increasingly stringent over the model years 2017 to 2025. As a result of fleet turnover, vehicles meeting the Tier 2 or previous emission standards (pre-Tier 3 vehicles) will gradually be replaced by vehicles meeting the Tier 3 emission standards.

It is estimated that NO<sub>x</sub> emissions will be reduced by over 27 000 tonnes in 2030, which represents a 13% reduction in total NO<sub>x</sub> emissions from all on-road vehicles under the base case. Similarly, it is estimated that VOC emissions will be reduced by over 15 000 tonnes in 2030, which represents a 15% reduction in total VOC emissions from all on-road vehicles under the base case. Estimated reductions in sulphur dioxide (SO<sub>2</sub>) emissions are based on the regulatory change in the sulphur content in gasoline, which should be fully implemented by 2020, and total gasoline consumption. The estimated SO<sub>2</sub> reduction decreases slightly from 2020 to 2030, as total gasoline consumed in 2030 is projected to be slightly lower than in 2020 due to increasingly stringent vehicle fuel efficiency regulations.<sup>22</sup>

Table 10: Total reductions in primary emissions of key air pollutants and other toxic substances from all on-road vehicles in Canada due to the Amendments relative to the base case

Air pollutant/ toxic substance	2020		2030	
	Reduction (tonnes)	Reduction (percentage)	Reduction (tonnes)	Reduction (percentage)
NO <sub>x</sub>	10 234	4	27 743	13
VOCs	3 450	3	15 800	15
PM <sub>2.5</sub>	99	1	721	8
SO <sub>2</sub>	448	41	404	43
CO	58 328	3	398 751	22
1,3-butadiene	17	3	94	21
Acetaldehyde	45	2	224	14
Acrolein	3	2	16	9
Benzene	146	4	704	23
Formaldehyde	42	2	169	6

Note: These results include estimated emission reductions from the entire Canadian fleet of on-road vehicles, including motorcycles and all heavy-duty vehicles.

Les émissions primaires détaillées à l'échelle provinciale-territoriale ont été estimées pour le scénario de référence et le scénario de politique en utilisant le modèle MOVES pour 2020 et 2030. Les estimations des réductions différentielles des émissions découlant des modifications sont présentées dans le tableau 10 pour les principaux polluants atmosphériques et d'autres substances toxiques. Les réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, de COV, de PM<sub>2.5</sub> et de CO augmenteront de 2020 à 2030, à mesure que les normes sur les émissions des véhicules deviendront de plus en plus strictes au cours des années de modèle 2017 à 2025. À la suite du renouvellement des parcs, les véhicules respectant les normes d'émissions de niveau 2 ou antérieures (véhicules antérieurs au niveau 3) seront graduellement remplacés par des véhicules respectant les normes d'émissions de niveau 3.

Il est estimé que les émissions de NO<sub>x</sub> seront réduites de plus de 27 000 tonnes en 2030, ce qui représente une baisse de 13 % des émissions totales de NO<sub>x</sub> de tous les véhicules routiers par rapport au scénario de référence. De même, il est estimé que les émissions de COV seront réduites de plus de 15 000 tonnes en 2030, ce qui représente une réduction de 15 % des émissions totales de COV émanant de tous les véhicules routiers par rapport au scénario de référence. L'estimation des réductions des émissions de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) est fondée sur la modification de la réglementation au sujet de la concentration de soufre dans l'essence, qui devrait être pleinement mise en œuvre d'ici 2020, et la consommation totale d'essence. L'estimation de la réduction de SO<sub>2</sub> baisse légèrement de 2020 à 2030, car la consommation totale d'essence en 2030 devrait être légèrement inférieure à celle de 2020 en raison des règlements concernant l'efficacité énergétique des véhicules qui deviennent de plus en plus stricts<sup>22</sup>.

Tableau 10 : Réductions totales des émissions primaires de polluants atmosphériques clés et d'autres substances toxiques provenant des véhicules routiers au Canada par rapport au scénario de référence

Polluant atmosphérique ou substance toxique	2020		2030	
	Réduction (tonnes)	Réduction (pourcentage)	Réduction (tonnes)	Réduction (pourcentage)
NO <sub>x</sub>	10 234	4	27 743	13
COV	3 450	3	15 800	15
PM <sub>2.5</sub>	99	1	721	8
SO <sub>2</sub>	448	41	404	43
CO	58 328	3	398 751	22
1,3-butadiène	17	3	94	21
Acétaldéhyde	45	2	224	14
Acroléine	3	2	16	9
Benzène	146	4	704	23
Formaldéhyde	42	2	169	6

Note : Ces résultats incluent les estimations des réductions des émissions provenant de l'ensemble du parc canadien de véhicules routiers, y compris les motocyclettes et les véhicules lourds.

<sup>22</sup> SO<sub>2</sub> emissions depend on the quantity and sulphur content of fuel consumed.

<sup>22</sup> Les émissions de SO<sub>2</sub> dépendent de la quantité de carburant consommé et de sa concentration en soufre.

The results in Table 10 can also be disaggregated to show the impacts on new vehicles, which are subject to the ORVEER Amendments (Tier 3 vehicles), and on older vehicles, which are not subject to the ORVEER Amendments (pre-Tier 3 vehicles). The disaggregated emission reduction results are shown in Table 11 for two key pollutants: NO<sub>x</sub> and VOCs.

Table 11: Total reductions in primary NO<sub>x</sub> and VOC emissions from all on-road vehicles in Canada due to the Amendments relative to the base case, disaggregated by fleet (tonnes)

	NO <sub>x</sub>		VOCs	
	2020	2030	2020	2030
Emission reductions from pre-Tier 3 vehicles due to new gasoline sulphur standards	7 590	2 958	1 977	952
Emission reductions from Tier 3 vehicles due to new gasoline sulphur and vehicle emission standards	2 644	24 785	1 473	14 848
<b>Total emission reductions (pre-Tier 3 and Tier 3 vehicles)</b>	<b>10 234</b>	<b>27 743</b>	<b>3 450</b>	<b>15 800</b>

Given the temporary SCU trading system in the SiGR Amendments over the 2017 to 2019 period, the gasoline producing and importing sector is expected to ramp up towards full compliance with lower sulphur limits for gasoline by 2020. Given that the reduced sulphur content of gasoline will yield emission reductions from all on-road gasoline-powered vehicles and engines, and that the Tier 3 emission standards will apply to all vehicles of the affected classes irrespective of the type of fuel they use, emissions from the entire Canadian fleet of on-road vehicles were modelled in MOVES, including emissions from motorcycles and all heavy-duty vehicles.

The projected NO<sub>x</sub> and VOC emission reductions from pre-Tier 3 vehicles are the result of the lower sulphur content in gasoline. Emission reductions resulting from the combination of the new SiGR and ORVEER standards will increase over time as Tier 3 vehicles become a larger percentage of the on-road vehicle fleet. By 2030, it is projected that Tier 3 light-duty vehicles will represent over 70% of the total Canadian in-use light-duty fleet of on-road vehicles. As a result of turnover of the on-road vehicle fleet, the NO<sub>x</sub> and VOC emission reductions from Tier 3 vehicles were estimated to be considerably larger in 2030 than in 2020, since a larger portion of the fleet will meet the Tier 3 emission standards in this later year. Similarly, estimated emission reductions from pre-Tier 3 vehicles as a result of the lower sulphur content in gasoline are expected to be lower in 2030 as pre-Tier 3 vehicles come to represent a smaller portion of the on-road vehicle fleet.

National-level emissions were estimated using MOVES for the 2017 to 2030 period to show trends in primary annual emission reductions from on-road vehicles in Canada due to the Amendments relative to the base case. The annual trends in NO<sub>x</sub>, VOC, PM<sub>2.5</sub> and SO<sub>2</sub> emission reductions are shown in Figure 3.

Les résultats au tableau 10 peuvent également être désagrégés pour montrer les effets sur les nouveaux véhicules, qui sont assujettis aux modifications au RÉVRM (véhicules de niveau 3), et sur les véhicules plus âgés, qui ne sont pas assujettis aux modifications au RÉVRM (véhicules antérieurs au niveau 3). Les résultats désagrégés relatifs aux réductions des émissions pour deux principaux polluants, soit le NO<sub>x</sub> et les COV, figurent au tableau 11.

Tableau 11 : Réductions totales des émissions primaires de NO<sub>x</sub> et de COV de tous les véhicules routiers au Canada découlant des modifications désagrégées selon le parc par rapport au scénario de référence (tonnes)

	NO <sub>x</sub>		COV	
	2020	2030	2020	2030
Réduction des émissions des véhicules antérieurs au niveau 3 découlant des nouvelles normes sur le soufre dans l'essence	7 590	2 958	1 977	952
Réduction des émissions des véhicules de niveau 3 découlant des nouvelles normes sur le soufre dans l'essence et les émissions des véhicules	2 644	24 785	1 473	14 848
<b>Réductions totales des émissions (véhicules antérieurs au niveau 3 et véhicules de niveau 3)</b>	<b>10 234</b>	<b>27 743</b>	<b>3 450</b>	<b>15 800</b>

Compte tenu du système temporaire d'échange d'UCS présent dans les modifications au RSE pendant la période de 2017 à 2019, le secteur de production et d'importation d'essence devrait progresser vers la conformité totale aux limites réduites de soufre pour l'essence d'ici 2020. Étant donné que la réduction de la concentration de soufre dans l'essence entraînera une réduction des émissions provenant de tous les véhicules routiers et moteurs à essence, et que les normes d'émissions de niveau 3 s'appliqueront à tous les véhicules des catégories visées, indépendamment du type de carburant utilisé, les émissions provenant de l'ensemble du parc de véhicules routiers du Canada ont été modélisées dans le modèle MOVES, y compris les émissions provenant des motocyclettes et des véhicules lourds.

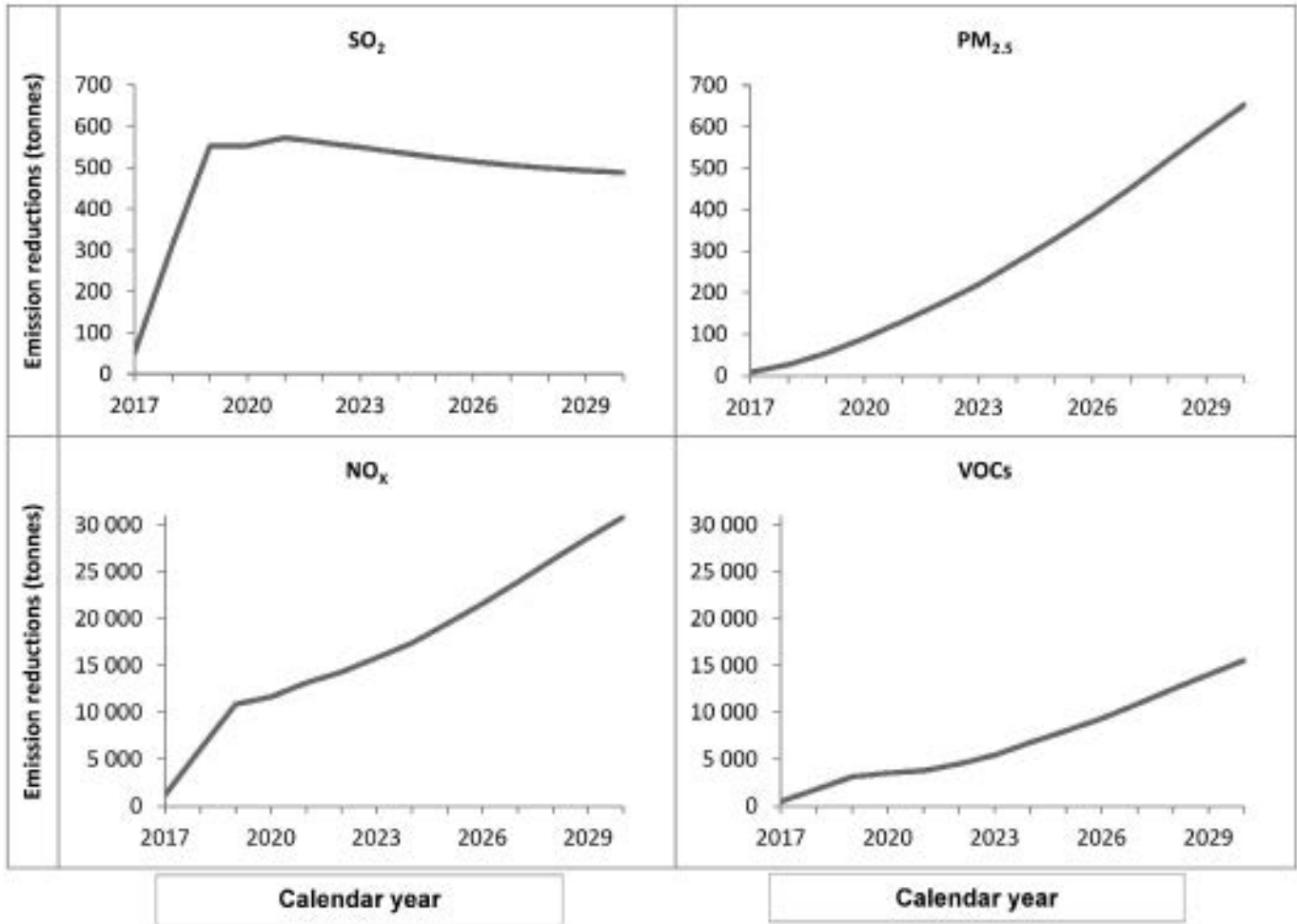
Les réductions d'émissions prévues de NO<sub>x</sub> et de COV des véhicules antérieurs au niveau 3 découlent de la baisse de la concentration de soufre dans l'essence. Les réductions d'émissions attribuables à la combinaison des nouvelles normes relatives au RSE et au RÉVRM augmenteront au fil du temps, à mesure que les véhicules de niveau 3 constitueront un pourcentage plus important du parc de véhicules routiers. On prévoit que d'ici 2030, les véhicules légers de niveau 3 représenteront plus de 70 % du parc total canadien de véhicules légers routiers en circulation. À la suite du renouvellement du parc de véhicules routiers, les réductions d'émissions de NO<sub>x</sub> et de COV provenant de véhicules de niveau 3 devraient être considérablement plus importantes en 2030 qu'en 2020, puisqu'une partie plus importante du parc respectera les normes sur les émissions de niveau 3. De même, on prévoit que les estimations des réductions d'émissions des véhicules antérieurs au niveau 3, à la suite de la baisse de la concentration de soufre dans l'essence, seront plus faibles en 2030, à mesure que les véhicules antérieurs au niveau 3 représenteront une plus faible proportion du parc de véhicules routiers.

On a estimé les émissions au niveau national en utilisant le modèle MOVES pour la période de 2017 à 2030 afin de montrer les tendances des réductions des émissions annuelles principales des véhicules routiers au Canada découlant des modifications par rapport au scénario de référence. Les tendances annuelles des

Emission reductions of NO<sub>x</sub>, VOCs and PM<sub>2.5</sub> are expected to increase beyond 2030 until Tier 3 vehicles make up roughly 100% of the applicable on-road vehicle fleet, after which point emission reductions are expected to stabilize.

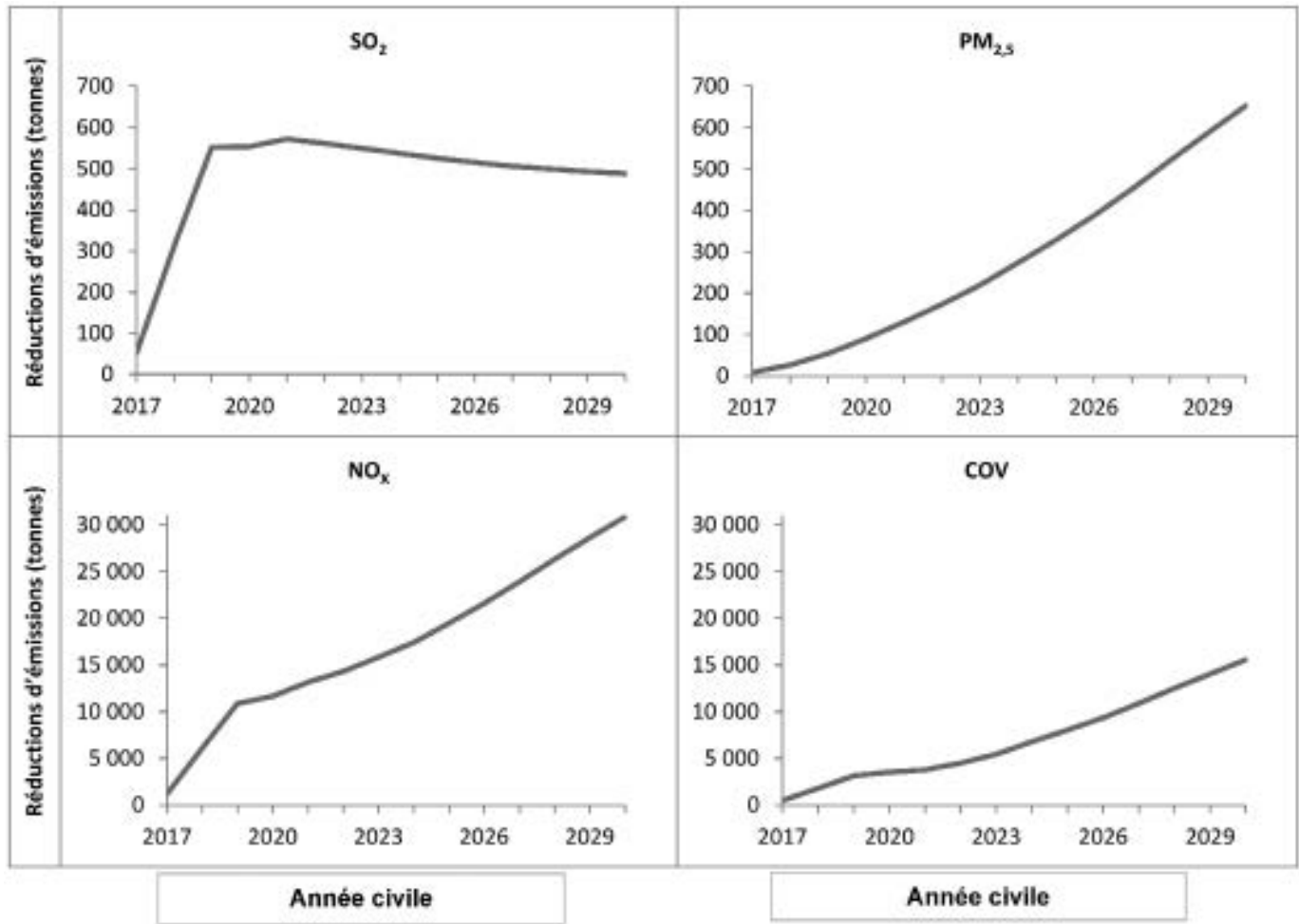
réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, de COV, de PM<sub>2.5</sub> et de SO<sub>2</sub> sont démontrées dans la figure 3. Les réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, de COV et de PM<sub>2.5</sub> devraient augmenter après 2030 jusqu'à ce que les véhicules de niveau 3 constituent environ 100 % du parc applicable de véhicules routiers, après quoi les réductions des émissions devraient se stabiliser.

Figure 3: National-level reductions in primary annual emissions of key air pollutants from on-road vehicles in Canada due to the Amendments relative to the base case



Note: The emission reduction estimates illustrated in this figure are based on national-level modelling and thus do not correspond exactly to the estimates presented in Table 10, which are based on more detailed modelling at the provincial/territorial level.

Figure 3 : Réductions à l'échelle nationale des émissions primaires annuelles de polluants atmosphériques clés des véhicules routiers au Canada découlant des modifications par rapport au scénario de référence



Note : Les estimations de réduction des émissions démontrées dans la présente figure sont fondées sur des modèles nationaux et ne correspondent donc pas exactement aux estimations présentées au tableau 10, qui sont fondées sur des modèles plus détaillés à l'échelle provinciale-territoriale.

In the figure above, the effect of reducing sulphur in gasoline can be most clearly seen in the reductions in SO<sub>2</sub> emissions from 2017 to 2020. Vehicle fleet turnover from 2017 to 2030 is expected to result in increasing reductions in NO<sub>x</sub>, VOC and PM<sub>2.5</sub> emissions over this period, as an increasing portion of the fleet will meet more stringent emission standards. Reductions in SO<sub>2</sub> emissions are not expected to follow the same trend since they are directly related to the amount of fuel combusted and the level of sulphur in the fuel.

From 2017 to 2020 and from 2021 to 2030, there are relatively linear trends in emission reduction estimates for NO<sub>x</sub>, VOCs and PM<sub>2.5</sub>. These trends support the assumption of linearity employed to estimate cumulative health and environmental benefits over the 2017 to 2030 period using the provincial/territorial-level modelling results for 2020 and 2030.

Dans la figure ci-dessus, on constate clairement l'effet de la réduction de la concentration de soufre dans l'essence dans les réductions des émissions de SO<sub>2</sub> de 2017 à 2020. Le renouvellement du parc de véhicules de 2017 à 2030 devrait occasionner de plus fortes réductions d'émissions de NO<sub>x</sub>, de COV et de PM<sub>2.5</sub> au cours de cette période, à mesure qu'une portion croissante du parc respectera les normes d'émissions plus strictes. Les réductions des émissions de SO<sub>2</sub> ne devraient pas suivre la même tendance, puisqu'elles sont directement liées à la quantité de carburant consommé et à la concentration en soufre du carburant.

De 2017 à 2020 et de 2021 à 2030, il y a des tendances relativement linéaires pour ce qui a trait aux estimations des réductions des émissions de NO<sub>x</sub>, de COV et de PM<sub>2.5</sub>. Ces tendances corroborent l'hypothèse de la linéarité utilisée pour estimer les avantages cumulatifs relatifs à la santé et à l'environnement au cours de la période de 2017 à 2030 en utilisant les résultats de la modélisation aux niveaux provincial et territorial pour 2020 et 2030.

*Air quality modelling*

The detailed emission results from MOVES for 2020 and 2030 were used as inputs for ambient air quality modelling within A Unified Regional Air-Quality Modelling System (AURAMS). To reflect the expected location of vehicles, Canadian population densities and road class type information were used to geographically allocate the MOVES results. AURAMS was then used to estimate the impacts on ambient air quality resulting from the interaction of vehicle emission reductions with existing ambient air quality, daily weather and wind patterns. The relationship between air pollutant emissions and ambient air quality is complex and non-linear. This is particularly true for the formation of ground-level ozone through the interaction of NO<sub>x</sub> and VOCs. Key outputs from AURAMS used in the benefits analysis include different metrics, such as hourly and daily ambient concentrations of PM<sub>2.5</sub>, nitrogen dioxide (NO<sub>2</sub>) and ground-level ozone, reported by census division and statistically aggregated annually for 2020 and 2030.

*Health benefits modelling and valuation*

Health Canada applied the Air Quality Benefits Assessment Tool (AQBAT) to estimate the health impacts of the Amendments. Using the air quality projections generated by AURAMS, changes in ambient air quality levels were allocated to each Canadian census division and used as inputs for AQBAT. Based on changes in local ambient air quality, AQBAT estimated the likely reductions in average per capita risks for a range of health impacts known to be associated with air pollution exposure. These changes in per capita risks were then multiplied by the affected populations in order to estimate the reduction in the number of health problems experienced by Canadians. AQBAT also applied economic values drawn from the available literature to estimate the average per capita economic benefits of lowered health risks. AQBAT estimated the health and associated economic benefits from the Amendments for 2020 and 2030. Benefits for the entire 2017 to 2030 period were estimated assuming that benefits will follow a linear trend from 2017 to 2020 and from 2021 to 2030, based on the estimated emissions of key pollutants.

It was estimated that, from 2017 to 2030, air quality improvements resulting from the Amendments will prevent about 1 400 premature deaths related to air pollution. The Amendments were also estimated to prevent nearly 200 000 days of asthma symptoms, 910 000 days of limited activity due to breathing problems, and 2.8 million days of acute respiratory problems.

*Modélisation de la qualité de l'air*

Les résultats détaillés concernant les émissions du modèle MOVES pour 2020 et 2030 ont été utilisés comme intrants pour la modélisation de la qualité de l'air ambiant dans le système régional unifié de modélisation de la qualité de l'air (AURAMS). Afin de tenir compte de l'emplacement prévu des véhicules, on a utilisé les densités de la population canadienne et l'information ayant trait aux catégories de route pour attribuer géographiquement les résultats de MOVES. AURAMS a ensuite été utilisé pour estimer les impacts sur la qualité de l'air ambiant découlant de l'interaction des réductions des émissions des véhicules avec la qualité de l'air ambiant existante, les conditions météorologiques quotidiennes et les régimes de vent. La relation entre les émissions de polluants atmosphériques et la qualité de l'air ambiant est complexe et non linéaire. Ceci vaut particulièrement pour la formation d'ozone troposphérique par l'interaction des NO<sub>x</sub> et des COV. Les principaux extrants d'AURAMS utilisés dans l'analyse des avantages comprennent différents paramètres, notamment les concentrations horaires et quotidiennes de PM<sub>2.5</sub>, de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et d'ozone troposphérique, déclarés par division de recensement et agrégés statistiquement chaque année pour 2020 et 2030.

*Modélisation et valorisation des avantages relatifs à la santé*

Santé Canada a appliqué l'Outil pour évaluer les avantages d'une meilleure qualité de l'air (OEAQA) pour estimer les effets des modifications sur la santé. En utilisant les projections de qualité de l'air générées par AURAMS, les changements dans les niveaux de qualité de l'air ambiant ont été attribués à chaque division de recensement du Canada et utilisés comme intrants pour l'OEAQA. En se basant sur les changements de la qualité de l'air ambiant à l'échelle locale, l'OEAQA a estimé les réductions probables des risques moyens par habitant pour un éventail d'effets sur la santé en lien à l'exposition à la pollution atmosphérique. On a ensuite multiplié ces changements des risques par habitant par les populations touchées pour estimer la réduction du nombre de problèmes de santé éprouvés par les Canadiens. L'OEAQA a également appliqué les valeurs économiques tirées de la documentation disponible pour estimer les avantages économiques moyens par habitant découlant de la baisse des risques pour la santé. L'OEAQA a estimé les avantages relatifs à la santé et les avantages économiques connexes attribuables aux modifications pour 2020 et 2030. On a estimé les avantages pour l'ensemble de la période de 2017 à 2030 en présumant que les avantages suivront une tendance linéaire de 2017 à 2020 et de 2021 à 2030, en fonction des estimations des émissions de polluants clés.

On a estimé que de 2017 à 2030, les améliorations de la qualité de l'air découlant des modifications préviendront quelque 1 400 décès prématurés liés à la pollution atmosphérique. On a également estimé que les modifications empêcheront près de 200 000 jours de symptômes d'asthme, 910 000 jours d'activité limitée imputable à des problèmes respiratoires et 2,8 millions de jours de problèmes respiratoires aigus.

Table 12: Health impacts attributable to the Amendments

Health impacts as avoided adverse events	In 2020	In 2030	Cumulative Health Impacts: 2017 to 2030	Cumulative Discounted Health Benefits (in millions of dollars)
<b>Short-term respiratory problems</b>				
Episodes of acute childhood bronchitis	115	500	3 500	\$1
Days of asthma symptoms experienced	6 600	28 000	200 000	\$10
Days of limited activity due to breathing problems	30 000	86 000	910 000	\$36
Days of acute respiratory problems	91 000	380 000	2 800 000	\$25
<b>Adult chronic respiratory problems (chronic bronchitis)</b>				
	18	80	560	\$175
<b>Premature deaths associated with air pollution</b>				
	40	200	1 400	\$7,200
<b>All health end points</b>				\$7,400

Note: Cumulative health benefits are expressed in millions of 2013 dollars, discounted to present value using a 3% discount rate, and do not add up due to rounding.

It was estimated that, from 2017 to 2030, air quality improvements resulting from the Amendments will generate cumulative health benefits valued at \$7.4 billion, in present value terms. These benefits were calculated by multiplying the health impacts in Table 12 by the corresponding economic values linked with the health risk decreases. The majority of the projected economic benefits (\$7.2 billion) are a result of estimated reductions in the risk of premature death multiplied by an estimate of the average willingness-to-pay for small reductions in the risk of premature death. These health benefits are associated primarily with reductions in ambient levels of PM<sub>2.5</sub>, ground-level ozone and NO<sub>2</sub>. Nationally, reductions in PM<sub>2.5</sub> accounted for the largest share of the benefits, but there is considerable regional variability, with ozone and NO<sub>2</sub> reductions contributing significant benefits in many parts of the country.

Table 13: Health benefits attributable to the Amendments (millions of 2013 dollars; discounted to present value using a 3% discount rate only in the specified column)

Years	PM <sub>2.5</sub>	Ozone (O <sub>3</sub> )	NO <sub>2</sub>	Total Undiscounted Health Benefits	Total Discounted Health Benefits
2020	140	70	80	300	260
2030	720	410	300	1,500	950
2017 to 2030	4,900	2,800	2,200	10,200	7,400

*Environmental benefits modelling and valuation*

Similarly, air quality modelling results for 2020 and 2030 from AURAMS were used as an input for the Air Quality Valuation Model 2 (AQVM2) to model environmental impacts, and these

Tableau 12 : Effets sur la santé attribuables aux modifications

Effets sur la santé sous forme d'événements défavorables évités	En 2020	En 2030	Impacts cumulatifs sur la santé : de 2017 à 2030	Avantages relatifs à la santé cumulatifs et actualisés (en millions de dollars)
<b>Problèmes respiratoires de courte durée</b>				
Épisodes de bronchite aiguë dans l'enfance	115	500	3 500	1 \$
Journées de symptômes d'asthme	6 600	28 000	200 000	10 \$
Journées d'activité limitée à la suite de problèmes respiratoires	30 000	86 000	910 000	36 \$
Journées de problèmes respiratoires aigus	91 000	380 000	2 800 000	25 \$
<b>Problèmes respiratoires chroniques d'adulte (bronchite chronique)</b>				
	18	80	560	175 \$
<b>Décès prématurés associés à la pollution atmosphérique</b>				
	40	200	1 400	7 200 \$
<b>Tous les résultats sur la santé</b>				7 400 \$

Note : Les avantages cumulatifs sur la santé sont exprimés en millions de dollars de 2013, actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %, et ne correspondent pas en raison de l'arrondissement des montants.

On a estimé que, de 2017 à 2030, les améliorations de la qualité de l'air découlant des modifications produiront des avantages relatifs à la santé cumulatifs évalués à 7,4 milliards de dollars en termes de valeur actuelle. Ces avantages ont été calculés en multipliant les effets sur la santé, présentés au tableau 12, par les valeurs économiques correspondantes liées aux diminutions des risques pour la santé. La majorité des avantages économiques prévus (7,2 milliards de dollars) découlent des réductions estimées du risque de décès prématurés multipliées par une estimation de la volonté moyenne de payer pour une réduction mineure des risques de décès prématurés. Ces avantages relatifs à la santé sont associés principalement à des réductions des niveaux ambiants de PM<sub>2.5</sub>, d'ozone troposphérique et de NO<sub>2</sub>. À l'échelle nationale, les réductions des PM<sub>2.5</sub> représentaient la plus grande part des avantages, mais il y a une forte variabilité régionale, les réductions d'ozone et de NO<sub>2</sub> apportant également d'importants avantages dans de nombreuses parties du pays.

Tableau 13 : Avantages relatifs à la santé attribuables aux modifications (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %, dans la colonne indiquée seulement)

Années	PM <sub>2.5</sub>	Ozone (O <sub>3</sub> )	NO <sub>2</sub>	Total des avantages non actualisés relatifs à la santé	Total des avantages actualisés relatifs à la santé
2020	140	70	80	300	260
2030	720	410	300	1 500	950
De 2017 à 2030	4 900	2 800	2 200	10 200	7 400

*Modélisation et valorisation des avantages relatifs à l'environnement*

On a utilisé de façon similaire les résultats de la modélisation de la qualité de l'air pour 2020 et 2030 émanant d'AURAMS comme intrant du modèle d'évaluation de la qualité de l'air 2 (MÉQA2)

results were assumed to extend in linear trends from 2017 to 2020 and from 2021 to 2030. The present value of the cumulative benefits over the 2017–2030 period is estimated to be about \$93 million, which accounts for the increase in sales revenue associated with enhanced crop productivity due to lower ozone levels, avoided cleaning costs for residential households due to reduced soiling from PM deposition, and households’ willingness-to-pay for visibility improvement associated with lower PM levels, as shown in Table 14.

Table 14: Environmental benefits related to air quality improvements (millions of 2013 dollars; discounted to present value using a 3% discount rate only in the specified column)

Years	Agriculture	Soiling	Visibility	Total Undiscounted Environmental Benefits	Total Discounted Environmental Benefits
2020	1.9	0.6	1.9	4.5	3.9
2030	6.4	2.8	8.1	17.3	11.1
2017 to 2030	48.8	19.8	58.3	126.9	92.8

*Non-monetized benefits*

*Other reductions:* This analysis has not taken into consideration the reductions in air pollutant emissions from off-road gasoline-powered engines, equipment and vessels that will occur as a result of the SiGR Amendments. Although the impacts of reducing air pollutant emissions from off-road sources powered by gasoline engines have not been quantified or monetized, these impacts are expected to increase the overall health and environmental benefits estimated above.

*Health:* In addition to the impact that reductions in air pollutant emissions will have on the formation of smog, the Amendments are also expected to reduce exposure to a number of other toxic substances, such as benzene, acetaldehyde, formaldehyde, acrolein and 1,3-butadiene. These substances are known to pose a wide range of health risks, from respiratory tract infections to increased cancer risk. Although the impacts of reducing emissions of these substances have not been quantified or monetized in this analysis, these impacts are expected to increase the overall health benefits estimated above.

*Environment:* The Amendments may also lead to some changes in GHG emissions. It is expected that more energy will be required by refineries to reduce the amount of sulphur in gasoline. This increased energy consumption is expected to lead to minor increases in GHGs over the 2017–2030 period. Due to improved vehicle emission control technologies and reduced sulphur in gasoline, vehicles will emit fewer GHGs in the form of methane (CH<sub>4</sub>) and nitrous oxide (N<sub>2</sub>O). There is some uncertainty regarding the exact relationship between the vehicle emission standards and reductions in CH<sub>4</sub> and N<sub>2</sub>O emissions, which makes it difficult to quantify these GHG impacts with a high level of precision. Nevertheless, as of 2020, increases in GHG emissions from refineries are estimated to be offset by reductions in GHG emissions from vehicles. Net GHG emission reductions were estimated to be at least

afin de modéliser les impacts environnementaux. Selon l’hypothèse retenue, ces résultats devaient suivre des tendances linéaires de 2017 à 2020 et de 2021 à 2030. La valeur actuelle des avantages cumulatifs au cours de la période de 2017 à 2030 est estimée à environ 93 millions de dollars, ce qui représente l’augmentation des recettes sur les ventes associée à une amélioration de la productivité des cultures agricoles par suite de la baisse des niveaux d’ozone, l’évitement des coûts de nettoyage des ménages résidentiels par suite de la réduction de la salissure provoquée par les dépôts de PM et la volonté des ménages de payer pour une amélioration de la visibilité associée à la baisse des niveaux de PM, comme le montre le tableau 14.

Tableau 14 : Avantages relatifs à l’environnement afférents aux améliorations de la qualité de l’air (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d’actualisation de 3 %, dans la colonne indiquée seulement)

Années	Agriculture	Salissure	Visibilité	Total des avantages non actualisés relatifs à l’environnement	Total des avantages actualisés relatifs à l’environnement
2020	1,9	0,6	1,9	4,5	3,9
2030	6,4	2,8	8,1	17,3	11,1
De 2017 à 2030	48,8	19,8	58,3	126,9	92,8

*Avantages non monétisés*

*Autres réductions :* Cette analyse n’a pas pris en considération les réductions des émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs, de l’équipement et des navires hors route alimentés à l’essence qui surviendront à la suite des modifications au RSE. Même si les impacts des réductions des émissions de polluants atmosphériques de ces sources hors route alimentées à l’essence n’ont pas été quantifiés ni monétisés, on s’attend à ce qu’ils accroissent les avantages globaux relatifs à la santé et à l’environnement estimés précédemment.

*Santé :* En plus de l’effet qu’auront les réductions des émissions de polluants atmosphériques sur la formation de smog, les modifications devraient également réduire l’exposition à un certain nombre de substances toxiques telles que le benzène, l’acétaldéhyde, le formaldéhyde, l’acroléine et le 1,3-butadiène. On sait que ces substances présentent un vaste éventail de risques pour la santé humaine, depuis l’infection des voies respiratoires jusqu’à l’augmentation du risque de cancer. Bien que les impacts des réductions des émissions de ces substances n’aient été ni quantifiés ni monétisés dans cette analyse, ces effets devront accroître les avantages globaux relatifs à la santé estimés précédemment.

*Environnement :* Les modifications pourront également avoir un impact sur les émissions de GES. On prévoit que les raffineries auront besoin de plus d’énergie pour réduire la concentration de soufre dans l’essence. Cette augmentation de la consommation d’énergie devrait accroître de façon minime les émissions de GES au cours de la période de 2017 à 2030. Par ailleurs, à la suite d’améliorations aux technologies de contrôle des émissions des véhicules et de la réduction de la concentration de soufre dans l’essence, les véhicules émettront moins de GES sous la forme de méthane (CH<sub>4</sub>) et d’oxyde nitreux (N<sub>2</sub>O). Une certaine incertitude entoure la relation exacte entre les normes sur les émissions des véhicules et les réductions des émissions de CH<sub>4</sub> et de N<sub>2</sub>O, ce qui rend difficile la quantification exacte des impacts sur les émissions de GES. Quoi qu’il en soit, à partir de 2020, l’augmentation des

0.05 megatonnes per year, expressed in carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) equivalent terms. The net impact of these GHG emission reductions was not monetized due to the uncertainty associated with the estimates, but the impact of the GHG emission changes is expected to be small relative to the other impacts of the Amendments.

*Business:* The vehicle manufacturing sectors in Canada and the United States are highly integrated, and there is a long history of collaboration in working towards the alignment of emission standards. The implementation of common Canada–United States standards for gasoline refiners and importers and vehicle manufacturers and importers will provide regulatory certainty to facilitate investment decisions and minimize reporting burden by allowing the use of common information, data and emission testing results to demonstrate compliance.

**Summary of benefits and costs**

From 2015 to 2030, the Amendments are expected to result in cumulative health and environmental benefits of \$7.5 billion, and aggregate fuel, vehicle and other costs of \$2.7 billion, expressed in present value terms. The net present value of the Amendments for Canadians is thus estimated to be \$4.8 billion, representing a benefit-to-cost ratio of almost 3:1.

Table 15: Statement of benefits and costs (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Monetized impacts	2015 to 2020	2021 to 2025	2026 to 2030	Total
Health benefits	660	2,550	4,219	7,429
Environmental benefits	10	33	50	93
<b>Total benefits</b>	<b>670</b>	<b>2,583</b>	<b>4,269</b>	<b>7,522</b>
Fuel costs	831	137	123	1,091
Vehicle technology costs	413	639	603	1,655
Government costs	2	0	0	2
<b>Total costs</b>	<b>1,246</b>	<b>776</b>	<b>726</b>	<b>2,748</b>
<b>Net benefits (costs)</b>	<b>(576)</b>	<b>1,807</b>	<b>3,543</b>	<b>4,774</b>
<b>Non-monetized impacts:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• additional reductions in air pollutant emissions from off-road gasoline-powered engines;</li> <li>• anticipated health improvements due to reductions in exposure to other toxic substances;</li> <li>• environmental benefits due to expected net reductions in GHG emissions; and</li> <li>• benefits to businesses due to regulatory alignment with the U.S. Tier 3 standards.</li> </ul>				

Note: The fuel and vehicle technology costs include the respective business administrative costs. Totals may not add up due to rounding.

This summary presents the discounted benefits and costs to show the estimated present value to Canadian society of monetized impacts expected to occur from 2015 to 2030. Using a 3% discount rate over this period, the estimated annualized average benefits are

émissions de GES des raffineries devrait être compensée par la réduction des émissions de GES provenant des véhicules. La réduction nette des émissions de GES est estimée à au moins 0,05 mégatonne par année, exprimée en équivalent de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). L'impact net de ces réductions d'émissions de GES n'a pas été monétisé en raison de l'incertitude associée aux estimations, mais l'effet qu'exerceront les changements des émissions de GES devrait être faible comparativement aux autres incidences des modifications.

*Entreprises :* Les secteurs de la fabrication de véhicules au Canada et aux États-Unis sont intimement intégrés et il y a une longue histoire de collaboration entre les deux pays dans l'harmonisation des normes sur les émissions. La mise en œuvre de normes communes Canada–États-Unis pour les raffineries et les importateurs d'essence, ainsi que pour les fabricants et les importateurs de véhicules, procurera une certitude réglementaire pour faciliter les décisions en matière d'investissement et réduire le plus possible le fardeau de déclaration, en permettant l'utilisation d'information, de données et de résultats des essais de contrôle des émissions communs pour justifier la conformité.

**Résumé des avantages et des coûts**

On a estimé que, de 2015 à 2030, les modifications devraient procurer des avantages cumulatifs relatifs à la santé et à l'environnement se chiffrant à 7,5 milliards de dollars, et à des coûts agrégés afférents au carburant, aux véhicules et à d'autres éléments s'élevant à 2,7 milliards de dollars, en termes de valeur actuelle. La valeur actuelle nette des modifications pour les Canadiens est donc estimée à 4,8 milliards de dollars, ce qui représente un ratio avantages-coûts de presque 3 pour 1.

Tableau 15 : Sommaire des avantages et des coûts (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts monétisés	De 2015 à 2020	De 2021 à 2025	De 2026 à 2030	Total
Avantages relatifs à la santé	660	2 550	4 219	7 429
Avantages relatifs à l'environnement	10	33	50	93
<b>Total des avantages</b>	<b>670</b>	<b>2 583</b>	<b>4 269</b>	<b>7 522</b>
Coûts du carburant	831	137	123	1 091
Coûts des technologies liées aux véhicules	413	639	603	1 655
Coûts pour le gouvernement	2	0	0	2
<b>Total des coûts</b>	<b>1 246</b>	<b>776</b>	<b>726</b>	<b>2 748</b>
<b>Avantages nets (coûts)</b>	<b>(576)</b>	<b>1 807</b>	<b>3 543</b>	<b>4 774</b>
<b>Impacts non monétisés :</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>• réductions additionnelles des émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs hors route à essence;</li> <li>• améliorations anticipées pour la santé attribuables aux réductions de l'exposition à d'autres substances toxiques;</li> <li>• avantages relatifs à l'environnement attribuables aux réductions nettes prévues des émissions de GES;</li> <li>• avantages aux entreprises dus à l'harmonisation de la réglementation avec les normes de niveau 3 des États-Unis.</li> </ul>				

Note : Les coûts du carburant et des technologies liées aux véhicules comprennent les coûts administratifs respectifs pour les entreprises. Les totaux peuvent ne pas correspondre en raison de l'arrondissement des montants.

Ce sommaire présente les avantages et les coûts actualisés pour montrer la valeur actuelle estimée pour la société canadienne des impacts monétisés qui devraient se produire à partir de 2015 jusqu'en 2030. Si l'on utilise un taux d'actualisation de 3 % au



\$599 million, annualized average costs are \$219 million, and annualized average net benefits are \$380 million. There are other anticipated health, environmental and business benefits that were not monetized for this analysis, as shown in Table 15.

The time frame for this analysis was 2015 to 2030. After 2030, there will be some ongoing additional gasoline desulphurization costs, as well as additional vehicle technology costs as Tier 3 vehicles continue to replace pre-Tier 3 vehicles. Additional health and environmental benefits that outweigh the associated costs are expected over the lifetime of these Tier 3 vehicles. In addition, the emission reductions and related health and environmental benefits resulting from 2017 to 2030 Tier 3 vehicles operating on 10 ppm sulphur gasoline during the portion of their lifetime operation that occurs after 2030 are not accounted for in the analysis.

Lastly, the base case assumes that there will be no reductions in gasoline sulphur concentrations and no improvement in on-road vehicle emission control technologies. There could, however, be some sulphur reductions or technology improvements in the base case, particularly if Canadian refineries and vehicle manufacturers respond directly to the U.S. EPA Tier 3 Final Rule. Under such circumstances, the incremental costs and benefits attributable to the Amendments would be proportionately reduced, but net benefits for Canadians would still be expected.

Sensitivity analysis

The results of this analysis are based on key parameter estimates, which could be higher or lower than indicated by available evidence. Given this uncertainty, alternate estimates of the benefits, costs, and discount rate have been considered to assess their impacts on expected net benefit results. A wider range of uncertainty was considered for alternate benefit estimates, since there is a higher degree of uncertainty around the benefit modelling and cumulative valuation estimates than there is about the cost estimates. A worst-case scenario of both higher costs and lower benefits was also considered. An alternate discount rate of 7% was also considered, as per Treasury Board Secretariat guidance. As shown in Table 16, there are expected net benefits over a range of alternate impact estimates and under an alternate discount rate, which is evidence that the net benefit results are likely robust.

Table 16: Sensitivity analysis for alternate estimates of costs, benefits and discount rate (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate, except in the case in which a 7% rate is used)

Alternate impact analysis estimates	Alternate net benefits
Central case	4,774
Costs 25% higher than estimated	4,087
Benefits 50% lower than estimated	1,013

cours de cette période, les avantages moyens annualisés sont estimés à 599 millions de dollars, les coûts moyens annualisés sont estimés à 219 millions de dollars, et les avantages nets moyens annualisés sont estimés à 380 millions de dollars. D'autres avantages prévus relatifs à la santé, à l'environnement et aux entreprises n'ont pas été monétisés aux fins de cette analyse, comme le montre le tableau 15.

La période de cette analyse s'étendait de 2015 à 2030. Après 2030, il y aura certains coûts additionnels continus pour la désulfuration de l'essence, ainsi que pour les technologies liées aux véhicules, et ce, à mesure que les véhicules de niveau 3 continuent de remplacer les véhicules antérieurs au niveau 3. Des avantages relatifs à la santé et à l'environnement supplémentaires qui sont supérieurs aux coûts associés seront attendus au cours de la durée de fonctionnement de ces véhicules de niveau 3. En outre, les réductions des émissions et les avantages relatifs à la santé et à l'environnement générés après 2030 par les véhicules de niveau 3 fabriqués de 2017 à 2030 et utilisant de l'essence avec une concentration de soufre de 10 ppm ne sont pas pris en compte aux fins de cette analyse.

Enfin, le scénario de référence suppose qu'il n'y aura pas de réduction de la concentration de soufre dans l'essence ni aucune amélioration des technologies de contrôle des émissions des véhicules routiers. Il pourrait cependant y avoir certaines réductions de soufre ou des améliorations des technologies de contrôle des émissions dans le scénario de référence, particulièrement si les raffineries et les fabricants de véhicules canadiens réagissent directement à la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis. Dans de telles circonstances, les coûts et les avantages différentiels attribuables aux modifications seraient réduits proportionnellement, mais on s'attendrait néanmoins à des avantages nets pour les Canadiens.

Analyse de la sensibilité

Les résultats de cette analyse sont fondés sur des estimations de paramètres clés, qui pourraient être supérieurs ou inférieurs à ce qu'indiquent les éléments probants disponibles. Compte tenu de cette incertitude, d'autres estimations des avantages, des coûts et du taux d'actualisation ont été prises en compte pour évaluer leurs incidences sur les résultats prévus des avantages nets. On a pris en considération un ensemble plus vaste d'incertitudes pour les estimations de rechange des avantages, puisque le degré d'incertitude est plus élevé au sujet de la modélisation des avantages et des estimations des valorisations cumulatives qu'au sujet des estimations des coûts. Le scénario le plus défavorable incluant des coûts plus élevés et des avantages réduits a également été examiné. Un taux d'actualisation de rechange de 7% a également été étudié, conformément aux directives du Secrétariat du Conseil du Trésor. Comme le montre le tableau 16, on constate des avantages nets prévus pour un ensemble d'estimations différentes des incidences et selon un taux d'actualisation de rechange, ce qui prouve que les résultats des avantages nets sont probablement robustes.

Tableau 16 : Analyse de la sensibilité pour d'autres estimations des coûts, des avantages et du taux d'actualisation (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3%, sauf dans le cas pour lequel un taux de 7% est utilisé)

Autres estimations de l'analyse d'impact	Autres avantages nets
Cas central	4 774
Coûts supérieurs de 25 % aux estimations	4 087
Avantages inférieurs de 50 % aux estimations	1 013

Table 16: Sensitivity analysis for alternate estimates of costs, benefits and discount rate (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate, except in the case in which a 7% rate is used) — *Continued*

Alternate impact analysis estimates	Alternate net benefits
Costs 25% higher and benefits 50% lower	326
Costs and benefits discounted at 7% per year	2,940

#### Distributional impacts

*Gasoline producing and importing sector impacts:* The SiGR Amendments will ensure the supply of lower sulphur gasoline across Canada. The major export market for Canadian gasoline-producing refineries is the United States market, and the United States has published its Final Rule to reduce the sulphur levels in gasoline. Canadian refineries are well positioned to supply the North American gasoline market with lower sulphur gasoline, since Canadian gasoline is currently well below the existing SiGR sulphur standard of 30 ppm. The incremental costs resulting from the new sulphur standards in the SiGR Amendments are small relative to the high initial capital costs of building and commissioning a new refinery and typical operational costs incurred by a refinery. The SiGR Amendments are thus not expected to impact the pre-existing competitiveness of refineries or introduce new barriers to entering the Canadian gasoline refining industry.

Regarding the importation of gasoline into Canada, the national averaging provisions included in the SiGR Amendments aim to provide additional compliance flexibility and thereby increase the available supply of gasoline, which can benefit gasoline retailers and consumers, by allowing companies to average the sulphur content of imported gasoline across multiple provinces. This provision is likely to be of interest to companies that import gasoline into multiple provinces. As well, under the annual pool average compliance option, the use of the temporary SCU trading system will essentially allow the averaging of gasoline sulphur content over the 2012–2019 period, while under the batch flat limit compliance option, the maximum allowable content of sulphur in gasoline will be set at 14 ppm from 2017 to 2019 and at 12 ppm from 2020 and beyond. In general, gasoline importers are not expected to face difficulties sourcing lower sulphur gasoline given its projected availability worldwide (e.g. from the United States, Japan, Europe and other jurisdictions).

Overall, the SiGR Amendments are expected to increase production costs for the Canadian fuel refining sector, and fuel importers may pay an increased price for gasoline that meets the more stringent sulphur standards. The average gasoline production costs are estimated to increase by about 0.2 cents per litre. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. The degree to which gasoline production cost increases are passed on to consumers depends on several market factors, including gasoline distribution constraints, market share competition, refinery capacity and production, and gasoline demand. Any potential gasoline price

Tableau 16 : Analyse de la sensibilité pour d'autres estimations des coûts, des avantages et du taux d'actualisation (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %, sauf dans le cas pour lequel un taux de 7 % est utilisé) [suite]

Autres estimations de l'analyse d'impact	Autres avantages nets
Coûts de 25 % supérieurs et avantages de 50 % inférieurs	326
Coûts et avantages actualisés à raison de 7 % par an	2 940

#### Impacts relatifs à la répartition

*Impacts sur les secteurs de la production et de l'importation de l'essence :* Les modifications au RSE garantiront l'approvisionnement d'essence à faible teneur en soufre partout au Canada. Le marché des États-Unis est le principal marché d'exportation pour les raffineries canadiennes productrices d'essence, et les États-Unis ont publié leur règle finale pour réduire la concentration en soufre dans l'essence. Les raffineries canadiennes sont bien placées pour approvisionner le marché nord-américain de l'essence avec de l'essence à teneur moins élevée en soufre, puisque l'essence canadienne est actuellement bien en deçà de la norme existante de 30 ppm pour le soufre selon le RSE. Les coûts supplémentaires découlant des nouvelles normes sur le soufre incluses dans les modifications au RSE sont faibles par rapport aux coûts en immobilisation initiaux élevés de construction et de mise en service d'une nouvelle raffinerie et aux coûts d'exploitation typiques assumés par une raffinerie. Donc, les modifications au RSE ne devraient pas nuire à la compétitivité actuelle des raffineries ou introduire de nouvelles barrières à l'entrée à l'industrie canadienne du raffinage de l'essence.

En ce qui concerne l'importation d'essence au Canada, les exigences incluses dans les modifications au RSE portant sur le calcul d'une moyenne nationale visent à offrir une flexibilité en matière de conformité accrue et ainsi à augmenter l'approvisionnement en essence disponible, ce qui peut être avantageux pour les détaillants et les consommateurs d'essence, en permettant aux entreprises qui importent de l'essence dans plusieurs provinces de calculer la moyenne nationale de la teneur en soufre de l'essence importée, au lieu de calculer les moyennes provinciales applicables. Cette disposition est susceptible de présenter un intérêt pour les entreprises qui importent de l'essence dans plusieurs provinces. Également, en vertu de l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots, l'utilisation du système temporaire d'échange d'USC permettra essentiellement le calcul d'une moyenne de la teneur en soufre de l'essence pour la période de 2012 à 2019, tandis qu'en vertu de l'option de conformité de la limite de lot fixe, la teneur en soufre dans l'essence maximale permise sera fixée à 14 ppm de 2017 à 2019 et à 12 ppm à partir de 2020. En général, les importateurs d'essence ne devraient pas éprouver des difficultés à s'approvisionner en essence à faible teneur en soufre compte tenu de sa disponibilité à l'échelle mondiale prévue (par exemple des États-Unis, du Japon, de l'Europe et d'autres pays).

Globalement, les modifications au RSE devraient accroître les coûts de production pour le secteur du raffinage des carburants canadien, et les importateurs de carburants pourraient payer un prix plus élevé pour l'essence qui respecte les normes plus strictes pour le soufre. On estime que le coût de production moyen de l'essence devrait augmenter d'environ 0,2 cent le litre. On prévoit qu'une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. La portion de l'augmentation du coût de production de l'essence qui est passée aux consommateurs dépend de plusieurs facteurs, y compris les contraintes de distribution de l'essence, le niveau de concurrence

increase resulting from the SiGR Amendments is likely to be small relative to the price of gasoline and its normal day-to-day volatility. A complete analysis of price impacts is beyond the scope of this analysis.

*Vehicle sector impacts:* The ORVEER Amendments will introduce regulatory provisions harmonized with those of the United States EPA, thus maintaining common Canada–United States standards. As a result, the Amendments are expected to preserve the competitiveness of the Canadian vehicle manufacturing industry and minimize the compliance burden for vehicle manufacturers and importers by allowing companies to benefit from harmonized compliance, data and testing requirements. The ORVEER Amendments will also increase costs for the Canadian vehicle manufacturing and importing sectors. Similarly to the United States, the average vehicle production costs are expected to increase starting with the 2017 model year and are estimated to be about \$74 per 2025 model year when the emission standards reach full stringency. Some of these costs are expected to be passed on to consumers. Potential vehicle price increases resulting from the ORVEER Amendments are likely to be small relative to total vehicle production costs. Considering that the potential price increases are likely to be small, it is expected that any subsequent decrease in vehicle sales will be negligible. A complete analysis of price impacts is beyond the scope of this analysis.

*Regional impacts:* Assuming that the costs of the SiGR Amendments are distributed based on refinery locations and their expected capital and operating investments, and that the costs of the ORVEER Amendments are distributed across Canada based on the distribution of sales of new vehicles, the costs are expected to be relatively evenly distributed across Canada. Areas of Canada with the greatest population densities and vehicle use are expected to see the greatest health and environmental benefits as a result of the Amendments. Net benefits are expected across Canada, as shown in Table 17.

Table 17: Regional distribution of impacts of the Amendments (millions of 2013 dollars discounted to present value using a 3% discount rate)

Impacts by region	West	Ontario	East	Canada
Health and environmental benefits	2,129	3,645	1,748	7,522
Fuel costs due to new sulphur standards	451	237	402	1,091
Vehicle costs due to new emission standards	483	609	562	1,653
<b>Net benefits</b>	<b>1,195</b>	<b>2,799</b>	<b>783</b>	<b>4,777</b>

Note: The net benefit estimates presented here do not exactly correspond to those in the benefit and cost summary table due to rounding and because they do not include business administrative and government costs. The West region includes Yukon, the Northwest Territories, Nunavut, British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. The East region includes Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador.

au sein du marché en question, la capacité et la production des raffineries et la demande en essence. Toute augmentation potentielle du prix de l'essence découlant des modifications au RSE sera probablement faible par rapport à sa volatilité quotidienne. Une analyse complète des répercussions sur les prix dépasse la portée de la présente analyse.

*Impacts sur le secteur des véhicules :* Les modifications au RÉVRM introduiront des dispositions réglementaires harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis, ce qui assure ainsi le maintien de normes communes pour le Canada et les États-Unis. Par conséquent, les modifications devraient préserver la compétitivité de l'industrie canadienne de la fabrication de véhicules et minimiser le fardeau de la conformité pour les fabricants et les importateurs de véhicules en permettant aux entreprises de tirer parti des exigences harmonisées en matière de conformité, de données et d'essais. Les modifications au RÉVRM accroîtront également les coûts pour le secteur canadien de la fabrication et de l'importation de véhicules. Comme aux États-Unis, le coût de production moyen des véhicules devrait augmenter à compter de l'année de modèle 2017. L'augmentation estimée sera, en moyenne, de 74 \$ par véhicule pour l'année de modèle 2025, lorsque les normes atteindront leur niveau final plus rigoureux. On prévoit qu'une partie de ces coûts sera passée aux consommateurs. L'augmentation potentielle du prix des véhicules découlant des modifications au RÉVRM devrait probablement être faible comparativement au coût total de production de ces véhicules. Compte tenu de la faible augmentation du prix des véhicules, on s'attend à ce que toute réduction subséquente des ventes de véhicules soit négligeable. Une analyse complète des répercussions sur les prix dépasse la portée de la présente analyse.

*Impacts régionaux :* Les coûts devraient être répartis de manière assez uniforme dans tout le Canada si l'on suppose que les coûts des modifications au RSE sont répartis en fonction de l'emplacement des raffineries et des coûts d'investissements en capital et d'exploitation prévus, et que les coûts des modifications au RÉVRM sont répartis dans tout le Canada selon la répartition des ventes de nouveaux véhicules. Les régions du Canada présentant les plus fortes densités démographiques et d'utilisation de véhicules devraient enregistrer les plus importants avantages relatifs à la santé et à l'environnement par suite des modifications. On prévoit des avantages nets partout au Canada, comme le montre le tableau 17.

Tableau 17 : Répartition régionale des impacts des modifications (en millions de dollars de 2013 actualisés selon un taux d'actualisation de 3 %)

Impacts par région	Ouest	Ontario	Est	Canada
Avantages relatifs à la santé et à l'environnement	2 129	3 645	1 748	7 522
Coûts du carburant découlant des nouvelles normes sur le soufre	451	237	402	1 091
Coûts des véhicules découlant des nouvelles normes d'émissions	483	609	562	1 653
<b>Avantages nets</b>	<b>1 195</b>	<b>2 799</b>	<b>783</b>	<b>4 777</b>

Note : Les estimations des avantages nets présentées ici ne correspondent pas exactement à celles du tableau sommaire des avantages et des coûts par suite de l'arrondissement des montants et parce qu'elles ne comprennent pas les coûts administratifs pour les entreprises et les coûts pour le gouvernement. La région de l'Ouest comprend le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest, le Nunavut, la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba. La région de l'Est comprend le Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador.

**“One-for-One” Rule**

As required under the “One-for-One” Rule, stakeholders were consulted on the administrative requirements that were included in the proposed Amendments in order to inform estimates of administrative burden. Given the estimated increases in administrative burden described below, the SiGR Amendments and the ORVEER Amendments are both considered an “IN” under the “One-for-One” Rule; therefore, they will each require equal and offsetting reductions in administrative costs imposed by other federal regulations.<sup>23</sup> As neither the SiGR Amendments nor the ORVEER Amendments will create new regulatory titles, there will be no requirement to repeal existing regulations.

Net increases in administrative burden costs under the SiGR Amendments are associated with learning about the new administrative obligations, the temporary SCU trading system, completing applications, and additional record-keeping and reporting requirements. The temporary trading system expires at the end of 2019, after which there are expected to be no incremental business administrative costs. Assuming that all parties elect to participate in the temporary SCU trading system, the new administrative burden was estimated at about \$5,534 in annualized average costs to the gasoline producing and importing sector. Net administrative impacts per business for 16 impacted stakeholders (14 refineries and 2 importers) were estimated to be on average 14 hours per year, which corresponds to approximately \$346 in annualized average costs per business when allocated over the first 10 years of administrative cost impacts (2015–2024).

The ORVEER Amendments will also be expected to result in increases in administrative burden costs due to learning about the new administrative obligations and additional record-keeping and reporting requirements associated with the fleet averaging and phasing in of emission standards. There will be minor decreases in administrative burden costs due to streamlined requirements related to the importation of vehicles into Canada. Overall, the ORVEER Amendments will introduce a new net administrative burden of about \$67,698 in annualized average costs to the vehicle manufacturing and importing sector. Net administrative impacts per business for 45 impacted stakeholders were estimated to be on average 57 hours per year, corresponding to about \$1,504 in annualized average costs per business when allocated over the first 10 years of administrative cost impacts (2017–2026).

**Small business lens**

The small business lens does not apply to the Amendments as the impacted communities consist of medium and large businesses

<sup>23</sup> All cost estimates presented in this section are provided in 2012 Canadian dollars using a 7% discount rate over 10 years and represent administrative burden costs related to activities such as learning about new administrative regulatory obligations and meeting new record-keeping and information-reporting requirements. This approach follows Treasury Board Secretariat guidance on administrative burden calculations under the “One-for-One” Rule.

**Règle du « un pour un »**

Tel qu’il est requis en vertu de la règle du « un pour un », afin d’estimer le fardeau administratif occasionné par les exigences administratives incluses dans les modifications, les intervenants principaux ont été consultés. Compte tenu des augmentations estimées du fardeau administratif décrites ci-dessous, les modifications au RSE et au RÉVRM sont toutes deux considérées comme un « AJOUT » en vertu de la règle du « un pour un » et, par conséquent, exigeront pour chaque ensemble de modifications qu’on réduise de façon équivalente et compensatrice les coûts administratifs imposés par d’autres règlements fédéraux<sup>23</sup>. Comme les modifications au RSE et au RÉVRM ne créeront pas de nouveaux titres réglementaires, il ne sera pas nécessaire d’abroger des règlements existants.

Les augmentations nettes des coûts du fardeau administratif dans le cadre des modifications au RSE sont associées à l’apprentissage des nouvelles obligations administratives, au système temporaire d’échange d’UCS, à la présentation de demandes et aux exigences supplémentaires en matière de tenue de dossiers et de déclaration. Le système temporaire d’échange expire à la fin de 2019, après quoi il ne devrait pas y avoir de coûts administratifs supplémentaires pour les entreprises. Si l’on suppose que toutes les parties choisiront de participer au système temporaire d’échange d’UCS, le nouveau fardeau administratif est estimé à environ 5 534 \$ en coûts moyens annualisés pour le secteur de la production et de l’importation d’essence. Les incidences administratives nettes par entreprise pour les 16 intervenants touchés (14 raffineries et 2 importateurs) ont été estimées à 14 heures par année en moyenne, ce qui correspond à environ 346 \$ en coûts moyens annualisés par entreprise, lorsqu’on les répartit sur les 10 premières années où s’appliquent ces coûts (une période qui s’étend de 2015 à 2024).

Les modifications au RÉVRM devraient également occasionner des augmentations des coûts du fardeau administratif par suite de l’apprentissage des nouvelles obligations administratives et des exigences supplémentaires en matière de tenue des dossiers et de déclaration associées au calcul d’émissions moyennes des parcs et à la mise en œuvre progressive des normes d’émissions. Il y aura des réductions minimales des coûts du fardeau administratif par suite de la rationalisation des exigences en matière de conformité liées à l’importation de véhicules au Canada. Dans l’ensemble, les modifications au RÉVRM introduiront un nouveau fardeau administratif net d’environ 67 698 \$ en coûts moyens annualisés pour le secteur de la fabrication et de l’importation de véhicules. On a estimé que les incidences administratives nettes par entreprise pour les 45 intervenants touchés s’établissent en moyenne à 57 heures par année, ce qui correspond à environ 1 504 \$ en coûts moyens annualisés par entreprise lorsqu’on les répartit sur les 10 premières années où s’appliquent ces coûts (une période s’étendant de 2017 à 2026).

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux modifications, car les collectivités touchées ne sont composées que de

<sup>23</sup> Toutes les estimations des coûts présentées dans la présente section sont exprimées en dollars canadiens de 2012 en utilisant un taux d’actualisation de 7 % sur 10 ans, et représentent le coût du fardeau administratif afférent aux activités comme celles de se familiariser avec les nouvelles obligations réglementaires en matière d’administration et de respecter les nouvelles exigences en matière de tenue de dossiers et de déclaration d’information. Cette approche suit les directives du Secrétariat du Conseil du Trésor pour le calcul du fardeau administratif dans le cadre de la règle du « un pour un ».

only. There are currently no small business producers or importers of gasoline that report under SiGR, and the SiGR Amendments will remove all current reporting requirements for producers or importers of less than 400 m<sup>3</sup>, or 400 000 litres, of gasoline annually. The small business lens does not apply to the ORVEER Amendments, as the impacted regulatory community consists exclusively of Canadian subsidiaries of multinational vehicle corporations.

## Consultation

### Consultations prior to the publication of the proposed Amendments in CG-I

On June 7, 2013, the Minister of the Environment (the Minister) announced the intent to further regulate air pollutant emissions from passenger cars and light-duty trucks of model years 2017 and beyond and to lower the level of sulphur in gasoline. On June 8, 2013, the Government of Canada published in CG-I the *Notice of intent to develop regulations to further limit emissions of smog-forming air pollutants from new cars and light trucks and to reduce the sulphur content of gasoline*.<sup>24</sup> The Minister's announcement specified that Canada's proposed regulatory actions would build upon current regulations and would be aligned with the U.S. EPA Tier 3 standards. The publication of the notice of intent provided an opportunity to initiate early consultations with provincial and territorial governments as well as stakeholders and seek input on the development of the proposed Amendments. This announcement was followed by stakeholder consultations in the summer of 2013 to further clarify the announcement, initiate discussions on a preliminary regulatory approach and provide background to support formal comments on the notice of intent.

Ten submissions were received during the 30-day public comment period after the publication of the notice of intent: five from fuel stakeholders, four from vehicle stakeholders and one from a municipality. Environment Canada considered each of these comments, which were further discussed through informal technical working groups. These working groups, consisting of representatives from vehicle manufacturers and importers and gasoline producers and importers, met on several occasions in the summer and fall of 2013 with the goal of further discussing issues relevant to the notice of intent and to review key policy objectives, guiding principles and vehicle and fuel linkages. Discussions centered on issues affecting the potential design of the proposed Amendments and a preliminary framework for aligning with the U.S. Tier 3 standards.

As a complement to the meetings of the informal technical working groups, Environment Canada undertook a series of individual meetings with primary suppliers (refiners and importers) of gasoline. The goal of these meetings was to reach out to primary suppliers to gather or validate individual information to support the regulatory analysis. Comments from these discussions were consistent with those from earlier meetings.

<sup>24</sup> Available at [www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-eng.html](http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-eng.html).

moyennes et de grandes entreprises. Il n'y a actuellement aucune petite entreprise productrice ou importatrice d'essence qui rend compte en vertu du RSE, et les modifications au RSE élimineront toutes les exigences de déclaration actuelles pour les producteurs ou les importateurs de moins de 400 m<sup>3</sup> ou 400 000 litres d'essence par année. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications au RÉVRM, car la collectivité réglementée touchée se compose exclusivement de filiales canadiennes de sociétés multinationales de véhicules.

## Consultation

### Consultations précédant la publication des modifications proposées dans la GC-I

Le 7 juin 2013, le ministre de l'Environnement (le ministre) a annoncé qu'il avait l'intention de recommander une réglementation plus sévère des émissions de polluants atmosphériques des véhicules à passagers et camionnettes des années de modèle 2017 et ultérieures et de la concentration de soufre dans l'essence. Le 8 juin 2013, le gouvernement du Canada a publié, dans la GC-I, l'*Avis d'intention d'élaborer des règlements visant à limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog provenant des nouvelles voitures et des nouveaux camions légers et à réduire la teneur en soufre de l'essence*.<sup>24</sup> Dans son annonce, le ministre a précisé que les mesures réglementaires canadiennes proposées prendraient appui sur la réglementation actuelle et seraient harmonisées avec les normes de niveau 3 de l'EPA des États-Unis. La publication de l'avis d'intention a permis d'entamer des consultations préliminaires avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les intervenants pour obtenir leurs commentaires quant à l'élaboration des modifications proposées. Cette annonce a été suivie par des consultations avec les intervenants à l'été de 2013 afin de clarifier davantage l'annonce, d'entamer des discussions sur une approche de réglementation préliminaire et de fournir le contexte à l'appui des commentaires officiels au sujet de l'avis d'intention.

Dix présentations ont été reçues pendant la période de commentaires publics de 30 jours suivant la publication de l'avis d'intention : cinq émanaient d'intervenants du secteur des carburants, quatre provenaient d'intervenants du secteur des véhicules et une venait d'une municipalité. Environnement Canada a tenu compte de chacun de ces commentaires, qui ont été discutés plus à fond dans le cadre de groupes de travail techniques informels. Ces groupes de travail, composés de représentants des fabricants et des importateurs de véhicules ainsi que des producteurs et des importateurs d'essence se sont réunis à plusieurs occasions à l'été et à l'automne 2013 dans le but de discuter plus à fond des enjeux ayant trait à l'avis d'intention et d'examiner les principaux objectifs stratégiques, les principes directeurs et les liens entre les véhicules et le carburant. Les discussions se sont articulées autour d'enjeux touchant la conception potentielle des modifications proposées et d'un cadre préliminaire pour l'harmonisation avec les normes de niveau 3 des États-Unis.

En complément des réunions des groupes de travail techniques informels, Environnement Canada a entrepris une série de réunions individuelles avec les fournisseurs principaux (raffineurs et importateurs) d'essence. L'objectif de ces réunions consistait à communiquer avec les fournisseurs principaux afin de recueillir ou de valider de l'information individuelle devant appuyer l'analyse de la réglementation. Les commentaires émanant de ces discussions étaient cohérents avec ceux des réunions antérieures.

<sup>24</sup> Disponible à l'adresse [www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-fra.html](http://www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-06-08/html/notice-avis-fra.html).

Generally, comments from stakeholders included

- support for alignment with the U.S. EPA Tier 3 Final Rule from key vehicle and fuel stakeholders, such as the Canadian Fuels Association (CFA), the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), Global Automakers of Canada (GAC) and the Truck and Engine Manufacturers Association (EMA);
- highlighting by vehicle manufacturers and importers of the importance of the concurrent introduction of lower sulphur gasoline and advanced emission control technologies to meet Tier 3 emission standards and deliver the intended emission reductions;
- requests for adequate lead time before the final coming into force of a 10 ppm annual average for sulphur content in gasoline (many stakeholders mentioned that five years would be sufficient);
- support for temporary provisions from 2014 to 2019 of either an interim average of 20 ppm sulphur in gasoline or alternative temporary compliance provisions; and
- requests to retain the current never-to-be-exceeded 80 ppm batch maximum.

While there was some support for an interim average, the majority of support was for a temporary trading system for sulphur in gasoline. Consequently, the proposed SiGR Amendments included the option of participating in a temporary SCU trading system for the years 2014 to 2019. This system also aimed to provide flexibility and lead time as requested by refiners. Environment Canada had also maintained the current never-to-be-exceeded 80 ppm batch maximum as part of the proposed SiGR Amendments.

Environment Canada specifically raised the question of the default batch limit with working group members. While there was support for retaining the option of a default batch limit, recommendations on specific levels were limited.

#### *CEPA National Advisory Committee (CEPA NAC)*

Environment Canada offered to consult representatives from provincial, territorial and aboriginal governments through CEPA NAC, in conjunction with the release of the notice of intent, when CEPA NAC members were informed of this release via a letter dated June 12, 2013. In accordance with section 140 of CEPA 1999, Environment Canada also offered to consult with CEPA NAC members on the subject of the proposed Amendments.

#### Consultations following the publication of the proposed Amendments in CG-I

The publication of the proposed Amendments in CG-I on September 27, 2014, initiated a 75-day comment period where interested parties were invited to submit their written comments. The proposed Amendments were posted on Environment Canada's CEPA Environmental Registry Web site to make them broadly available to interested parties. Environment Canada also distributed an email to interested parties to inform them of the formal consultation process. During the comment period, Environment Canada invited a wide range of stakeholders to attend meetings and

En règle générale, les commentaires des intervenants comprenaient :

- un soutien pour l'harmonisation avec la version finale de la règle de niveau 3 de l'EPA des États-Unis de la part des principaux intervenants des secteurs des véhicules et des carburants, notamment l'Association canadienne des carburants (ACC), l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), les Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada (CMAC) et la Truck and Engine Manufacturers Association (EMA);
- l'importance de l'introduction simultanée d'essence à faible teneur en soufre et de technologies de contrôle des émissions de pointe afin de respecter les normes d'émissions de niveau 3 et de réaliser les réductions des émissions visées, qui a été soulignée par les fabricants et les importateurs de véhicules;
- des demandes pour un délai suffisant avant l'entrée en vigueur définitive de la moyenne annuelle de 10 ppm de soufre dans l'essence (de nombreux intervenants ont mentionné qu'une période de cinq ans serait suffisante);
- un soutien pour des dispositions temporaires pour la période de 2014 à 2019, soit par une moyenne intérimaire de 20 ppm de soufre dans l'essence ou soit par une disposition alternative temporaire;
- des demandes de conserver le maximum actuel de 80 ppm (à ne jamais dépasser) par lot.

Bien qu'il y ait quelque soutien pour une moyenne intérimaire, la majorité du soutien allait à un système temporaire d'échange pour le soufre dans l'essence. Par conséquent, les modifications proposées au RSE comprenaient le choix de participer à un système temporaire d'échange d'UCS pour les années 2014 à 2019. Ce système était également destiné à fournir plus de flexibilité et un délai suffisant, comme l'ont demandé les raffineurs. Environnement Canada avait également maintenu le maximum actuel de 80 ppm (à ne jamais dépasser) par lot dans le cadre des modifications proposées au RSE.

Environnement Canada a spécifiquement soulevé la question de la limite de lot par défaut avec les membres des groupes de travail. Il y a eu du soutien pour le maintien de l'option de la limite de lot par défaut, mais les recommandations à l'égard de niveaux précis étaient limitées.

#### *Comité consultatif national de la LCPE (1999) [CCN]*

Environnement Canada a proposé de consulter des représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux et autochtones par l'entremise du CCN au moment de la diffusion de l'avis d'intention, lorsque les membres du CCN ont été avisés par lettre datée du 12 juin 2013. En vertu de l'article 140 de la LCPE (1999), Environnement Canada a également offert de consulter les membres du CCN au sujet des modifications proposées.

#### Consultations suivant la publication des modifications proposées dans la GC-I

La publication des modifications proposées dans la GC-I le 27 septembre 2014 a marqué le début d'une période de commentaires de 75 jours pendant laquelle les parties intéressées étaient invitées à présenter leurs commentaires écrits. Les modifications proposées étaient publiées sur le site Web du Registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada afin que les parties intéressées puissent librement les consulter. Environnement Canada a également envoyé un courriel aux parties intéressées pour les informer du processus officiel de consultation. Pendant la

webinars that were held to provide an overview of the proposed Amendments and to answer questions to better inform possible written submissions. These sessions were attended by representatives of the provincial and territorial governments, other federal government departments, the vehicle and fuel industries and non-governmental environmental organizations.

Environment Canada also sent a letter to CEPA NAC members to inform them of the release of the proposed Amendments and of the opportunity to be consulted and to submit written comments. No comments were received from CEPA NAC members.

Environment Canada received a total of 12 written submissions from a range of stakeholders, including from the CFA, CVMA, GAC, Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC), Manufacturers of Emission Controls Association (MECA), and Canadian Independent Petroleum Marketers Association (CIPMA), as well as from four different refining companies and two public health organizations. Environment Canada has taken these views into account in developing the Amendments.

All stakeholders supported the overall proposed direction of aligning with the U.S. EPA Tier 3 standards. Vehicle and fuel industry stakeholders generally supported Environment Canada's regulatory approach of addressing vehicle emission and sulphur in gasoline standards as an integrated package and emphasized the need to publish the Amendments as soon as possible to provide industry stakeholders with regulatory certainty and sufficient lead time to comply.

Notwithstanding the above, various stakeholders requested changes to some elements of the proposed Amendments to increase alignment with U.S. requirements, to address unique Canadian considerations, or to modify the regulatory text for improved clarity concerning definitions or other administrative provisions. As well, some stakeholders requested clarifications regarding the regulatory text and its applicability. Environment Canada has addressed most of these concerns by providing detailed explanations to stakeholders or by making modifications to the regulatory text. The following paragraphs summarize the major issues raised by interested parties with respect to the proposed Amendments and Environment Canada's consideration of these issues leading to the development of the Amendments.

#### *Comments and responses concerning the SiGR Amendments*

##### Permanent averaging, banking and trading (ABT) system

Comment: A stakeholder from the fuel industry requested that the SiGR Amendments include a full averaging, banking and trading (ABT) system on a permanent basis (i.e. continuing after 2019) to increase alignment with the U.S. regime and provide more compliance flexibility. Other stakeholders from the fuel industry supported the proposed temporary SCU trading system.

période de commentaires, Environnement Canada a invité un grand nombre d'intervenants à participer aux réunions et aux webinaires qui ont été tenus afin de fournir un aperçu des modifications proposées et de répondre aux questions pour mieux éclairer les observations qui seraient possiblement rédigées. Des représentants des gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autres ministères fédéraux, des industries de l'automobile et du carburant ainsi que d'organismes non gouvernementaux voués à la protection de l'environnement ont participé à ces séances.

Environnement Canada a également envoyé une lettre aux membres du CCN pour les informer de la publication des modifications proposées et de la possibilité d'être consultés et de présenter des commentaires écrits. Aucun commentaire n'a été reçu des membres du CCN.

Environnement Canada a reçu un total de 12 mémoires rédigés par divers intervenants, notamment par l'ACC, l'ACCV, le CMAC, le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC), la Manufacturers of Emission Controls Association (MECA), et la Canadian Independent Petroleum Marketers Association (CIPMA), ainsi que par quatre différentes entreprises de raffinage et deux organismes de santé publique. Environnement Canada a tenu compte de ces mémoires dans l'élaboration des modifications.

Tous les intervenants ont appuyé l'orientation globale proposée qui consiste à aligner les modifications sur les normes de niveau 3 de l'EPA des États-Unis. De manière générale, les intervenants de l'industrie des véhicules et des carburants ont appuyé l'approche réglementaire d'Environnement Canada consistant à aborder les normes applicables aux émissions des véhicules et au soufre dans l'essence comme un ensemble intégré et ont mis l'accent sur la nécessité de publier les modifications le plus tôt possible pour fournir aux intervenants de l'industrie une certitude réglementaire et le temps requis pour s'y conformer.

Néanmoins, divers intervenants ont demandé à ce que des changements soient apportés à certains éléments des modifications proposées afin de les harmoniser davantage avec les exigences des États-Unis, de tenir compte des facteurs propres au Canada ou de modifier le texte réglementaire pour clarifier davantage des définitions ou d'autres dispositions administratives. De plus, certains intervenants ont demandé des précisions concernant le texte réglementaire et son applicabilité. Environnement Canada a répondu à la plupart de ces préoccupations en fournissant des explications détaillées aux intervenants ou en apportant des changements au texte réglementaire. Les paragraphes suivants résument les principales questions soulevées par les parties intéressées concernant les modifications proposées et la prise en compte de ces préoccupations par Environnement Canada qui a mené à l'élaboration des modifications.

#### *Commentaires et réponses concernant les modifications au RSE*

##### Système permanent de calcul de moyenne, de mise en réserve et d'échange (CMMRE)

Commentaire : Un intervenant de l'industrie des carburants a demandé à ce que les modifications au RSE englobent un système complet de calcul de moyenne, de mise en réserve et d'échange (CMMRE), et ce, de manière permanente (c'est-à-dire même au-delà de 2019) afin d'harmoniser davantage les modifications sur les exigences du régime des États-Unis et de fournir une flexibilité accrue en matière de conformité. D'autres intervenants de l'industrie des carburants ont appuyé le système temporaire d'échange d'UCS proposé.

**Response:** The temporary SCU trading system was proposed to provide more compliance flexibility during the transition leading to 2020 and would conclude after 2019. Canadian refining companies are expected to use the temporary SCU trading system to make necessary investments in alignment with their periodic upgrade and maintenance schedules, and trading of SCUs between refining companies would not be expected to occur after 2019 under an ongoing ABT system. In addition, if a permanent ABT system was adopted, the opportunity for trading within companies could provide a competitive advantage to companies operating multiple refineries relative to companies operating a single refinery. Further, situations of unbalanced gasoline quality across regions of the geographically dispersed Canadian market could arise if a refining company decided to only use SCUs instead of producing cleaner, lower sulphur gasoline. Taking into account the concerns mentioned above regarding an ongoing ABT system and recognizing that the smaller Canadian refining market would provide less liquidity for trading SCUs, Environment Canada has decided to maintain the SCU trading system established under the SiGR Amendments until December 31, 2019.

#### Generation of sulphur compliance units (SCUs) for 2012 and 2013

**Comment:** Stakeholders from the fuel industry requested that the SiGR Amendments allow the generation of SCUs under the temporary SCU trading system for 2012 and 2013 in alignment with the Tier 3 Final Rule.

**Response:** Under the proposed SiGR Amendments, SCUs could be generated under the temporary trading SCU system if a primary supplier's annual pool average is lower than the applicable sulphur limit for the years 2014 to 2019. Refiners in the United States have the option to carry forward SCUs generated during 2012 and 2013 into the Tier 3 program. The U.S. EPA added these provisions to its Tier 3 Final Rule following public consultations in order to provide the fuel industry with additional compliance flexibility to transition to meeting the more stringent gasoline sulphur standards. Environment Canada concurs that the availability of additional SCUs generated during 2012 and 2013 would align with the U.S. regime and could provide additional flexibility to allow Canadian refiners to meet transitional compliance on their own schedules. Accordingly, Environment Canada will accept SCU generation during 2012 and 2013 under the temporary trading system. All SCUs that are generated under the temporary SCU trading system will expire after the respective compliance requirements are met for 2019.

#### Regulatory requirements concerning gasoline imported into Canada

**Comment:** A stakeholder from the fuel industry requested that all gasoline imported from the United States and subject to the U.S. EPA Tier 3 standards be deemed compliant under the SiGR, on the basis that gasoline purchased at a U.S. terminal would have been required to comply with the U.S. standards. Environment Canada engaged the stakeholder and a revised recommendation was submitted by the stakeholder requesting a "small importer exemption" with a limited scope that included caps on sulphur levels and the

**Réponse :** On a proposé un système temporaire d'échange d'UCS afin de fournir une plus grande marge de manœuvre en matière de conformité pendant la transition menant à 2020. Ces dispositions prendraient fin après 2019. Les entreprises de raffinage canadiennes devraient utiliser le système temporaire d'échange d'UCS pour intégrer les investissements nécessaires avec leurs calendriers de mise à niveau et d'entretien périodiques, et l'échange d'UCS ne devrait pas se produire après 2019 même en vertu d'un système continu de CMMRE. En outre, si un système permanent de CMMRE était adopté, la possibilité d'échanges au sein d'une même entreprise pourrait fournir un avantage concurrentiel aux entreprises exploitant plusieurs raffineries relativement aux entreprises exploitant une seule raffinerie. De plus, puisque le marché canadien est géographiquement très dispersé, des variations significatives de la qualité de l'essence entre les régions pourraient surgir si une entreprise de raffinage décidait de n'utiliser que les UCS au lieu de produire de l'essence à faible teneur en soufre plus propre. En tenant compte des préoccupations mentionnées ci-dessus concernant un système continu de CMMRE et reconnaissant que le marché canadien du raffinage est plus petit et offrirait moins de liquidité en ce qui concerne les échanges d'UCS, Environnement Canada a décidé de maintenir le système d'échange d'UCS établi dans les modifications au RSE, et ce, jusqu'au 31 décembre 2019.

#### Génération d'unités de conformité de soufre (UCS) pour 2012 et 2013

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie des carburants ont demandé à ce que les modifications au RSE permettent la génération d'UCS en vertu du système temporaire d'échange d'UCS pour 2012 et 2013, en conformité avec la version finale de la règle de niveau 3.

**Réponse :** Selon les modifications proposées au RSE, des UCS pourraient être générées en vertu du système temporaire d'échange d'UCS si la moyenne annuelle de l'ensemble des lots d'un fournisseur principal est inférieure à la limite de soufre applicable pour les années 2014 à 2019. Les raffineries des États-Unis ont l'option de reporter des UCS générées en 2012 et 2013 au programme de niveau 3. L'EPA des États-Unis a ajouté ces dispositions à sa règle finale de niveau 3 à la suite de consultations du public afin de fournir à l'industrie des carburants une flexibilité accrue en matière de conformité pour qu'elle puisse répondre aux normes plus rigoureuses applicables au soufre dans l'essence. Environnement Canada convient que la disponibilité d'UCS supplémentaires générées en 2012 et 2013 serait conforme au régime des États-Unis et pourrait fournir une flexibilité accrue permettant aux raffineries canadiennes de respecter la conformité transitionnelle selon leurs propres calendriers. Par conséquent, Environnement Canada permettra la génération d'UCS en 2012 et 2013 en vertu du système temporaire d'échange. Toutes les UCS qui sont générées selon le système temporaire d'échange d'UCS expireront après l'atteinte des exigences de conformité respectives pour 2019.

#### Exigences réglementaires relatives à l'essence importée au Canada

**Commentaire :** Un intervenant de l'industrie des carburants a demandé à ce que toute l'essence importée des États-Unis et assujettie aux normes de niveau 3 de l'EPA soit jugée conforme selon le RSE, en raison du fait qu'il faudrait que l'essence achetée à un terminal aux États-Unis soit conforme aux normes des États-Unis. Environnement Canada a engagé des discussions avec l'intervenant et une recommandation révisée a été présentée par ce dernier demandant une « exemption pour les petits importateurs » avec une



volume of imports of gasoline. The requests were made with the objective of providing Canadian independent importers and marketers of gasoline with greater access to imported fuel from the United States without incurring additional costs and administrative burden, particularly during times of gasoline supply shortages within the Canadian petroleum refining community. However, other stakeholders from the fuel industry indicated that they do not support the request for a permanent “small importer exemption,” as it would not require gasoline importers in Canada to comply with the sulphur standards that apply to other suppliers of gasoline in Canada.

**Response:** If the stakeholder’s recommendations were implemented, Canada would run the risk of enabling the importation of higher sulphur gasoline, since the U.S. system is based on compliance with an annual average sulphur limit under an ongoing ABT system, with a higher sulphur limit on individual batches of gasoline. The requested approach would provide a competitive advantage to gasoline importers that would be able to source gasoline from suppliers in the United States exceeding the new sulphur standards that Canadian refining companies will be required to meet under the SiGR Amendments. Further, the U.S. program does not have a similar option for imports from Canada. Environment Canada has therefore maintained, in the SiGR Amendments, the approach of mandating that all gasoline imported into Canada be required to comply with specific Canadian sulphur standards which also apply to gasoline produced in Canada for the Canadian market.

Environment Canada does not expect that the SiGR Amendments will contribute to any fuel supply shortages in Canada, and there have been no concerns of potential fuel shortages expressed by the Canadian petroleum refining sector. Nevertheless, Environment Canada recognizes that fuel supply shortages can occur due to unforeseen circumstances, such as major refinery fires or natural disasters. Section 147 of CEPA 1999 and the existing *Regulations Prescribing Circumstances for Granting Waivers Pursuant to Section 147 of the Act* allow the Minister to grant temporary waivers from fuel regulatory requirements in the case of an actual or anticipated fuel supply shortage during a declared state of emergency. Accordingly, if a fuel supply shortage occurs during a declared state of emergency in which Canadian refiners cannot supply independent fuel marketers, a targeted waiver from requirements of the SiGR and from other fuel regulations under CEPA 1999 could be considered to address the specific circumstances.

Environment Canada recognizes that market dynamics in the petroleum sector are complex and fuel supply in Canada can be affected by many factors, including the obligation on fuel producers and importers to comply with applicable regulatory requirements. Environment Canada administers several regulations under CEPA 1999 that establish requirements related to the content of fuels and reporting of fuel-related information. These fuel regulations have been developed to protect the health of Canadians and the environment, while seeking to maintain a level playing field among regulated parties and minimize regulatory burden.

portée limitée qui incluait des plafonds sur la concentration de soufre et sur le volume des importations d’essence. Les demandes ont été faites en vue de permettre aux importateurs et distributeurs d’essence indépendants canadiens d’avoir un meilleur accès aux carburants importés des États-Unis, cela sans coûts ou fardeau administratif supplémentaires et en particulier pendant les périodes de pénuries de l’approvisionnement d’essence au sein de la communauté canadienne du raffinage du pétrole. Toutefois, d’autres intervenants de l’industrie des carburants ont indiqué qu’ils n’appuient pas une demande permanente d’« exemption pour les petits importateurs », puisqu’elle n’exigerait pas que les importateurs d’essence au Canada se conforment aux normes relatives au soufre qui s’appliquent à d’autres fournisseurs d’essence au Canada.

**Réponse :** Si les recommandations de l’intervenant étaient mises en œuvre, le Canada courrait le risque de permettre l’importation d’une essence à plus haute teneur en soufre, puisque le système des États-Unis est fondé sur la conformité avec une limite moyenne annuelle de soufre et un système continu de CMMRE, dont la limite de soufre maximale est plus élevée pour tout lot d’essence. L’approche demandée fournirait un avantage concurrentiel aux importateurs d’essence qui seraient en mesure de s’approvisionner auprès de fournisseurs d’essence des États-Unis dépassant les nouvelles normes de soufre que les entreprises de raffinage canadiennes devront satisfaire en vertu des modifications au RSE. De plus, le programme des États-Unis ne comporte pas d’option semblable pour les importations du Canada. Environnement Canada a ainsi conservé, dans les modifications au RSE, l’approche consistant à exiger que toute l’essence importée au Canada soit conforme aux normes canadiennes particulières au soufre, cela s’appliquant également à l’essence produite au Canada pour le marché canadien.

Environnement Canada ne s’attend pas à ce que les modifications au RSE contribuent à des pénuries d’approvisionnement en carburant au Canada, et le secteur canadien du raffinage du pétrole n’a pas exprimé d’inquiétudes concernant une pénurie potentielle de carburant. Néanmoins, Environnement Canada reconnaît que les pénuries de carburant peuvent se produire en raison de circonstances imprévues, telles que lors d’incendies importants dans une raffinerie ou lors de catastrophes naturelles. L’article 147 de la LCPE 1999 et le *Règlement prévoyant les circonstances donnant ouverture à une exemption en vertu de l’article 147 de la Loi* permet au ministre d’accorder des dérogations temporaires aux exigences réglementaires visant les carburants dans le cas d’une pénurie de carburant réelle ou prévue lors d’une situation d’urgence. En conséquence, si une pénurie de carburant se produit pendant une situation d’urgence déclarée dans laquelle les raffineurs canadiens ne peuvent pas fournir de carburant aux distributeurs indépendants de carburant, une dérogation ciblée des exigences du RSE et d’autres règlements sur les carburants en vertu de la LCPE 1999 pourrait être considérée afin de prendre en compte ces circonstances particulières.

Environnement Canada reconnaît que la dynamique du marché dans le secteur du pétrole est complexe et que l’approvisionnement de carburant au Canada peut être affecté par de nombreux facteurs, y compris l’obligation pour les producteurs et les importateurs de carburant de se conformer aux exigences réglementaires applicables. Environnement Canada applique plusieurs règlements en vertu de la LCPE 1999, qui établit les exigences relatives à la composition des carburants et la communication d’informations liées au carburant. Ces règlements sur les carburants ont été développés pour protéger la santé des Canadiens et l’environnement, tout en cherchant à maintenir des conditions équitables pour toutes les parties réglementées et à réduire le fardeau réglementaire.

In recognition of concerns raised with respect to fuel supply, the SiGR Amendments have been modified to require that the sulphur content of imported gasoline be averaged on a national basis, rather than on a provincial basis, for primary suppliers that elect for the annual pool average compliance option. This approach aims to provide additional compliance flexibility, and thereby increase the available supply of gasoline, which can benefit gasoline retailers and consumers, by allowing companies to average the sulphur content of imported gasoline across multiple provinces. This provision is likely to be of interest to companies that import gasoline into multiple provinces. In addition, Environment Canada is committed to undertake a review of its full suite of fuel regulations to determine if there are any existing regulatory barriers that may be unwarranted or may cause undue economic hardship for fuel importers with a particular focus on independent fuel importers, marketers and retailers. Environment Canada considers that undertaking a comprehensive review of the full suite of fuel regulations can best identify and assess the broader issues introduced by the stakeholder. The review will be conducted in consultation with stakeholders and is targeted for completion in the spring of 2016.

#### Credit for the addition of ethanol

**Comment:** Stakeholders from the fuel industry requested that the annual average sulphur adjustment provisions due to ethanol blending be less restrictive by accounting for the addition of ethanol into gasoline at terminals that have multiple sources of gasoline. A defined ethanol sulphur concentration was also requested.

**Réponse:** The SiGR include provisions that account for the dilution of gasoline sulphur levels through the addition of oxygenates (including ethanol) and butane into gasoline that occurs at terminals that have a single facility source of gasoline. Ethanol blending in Canada was minimal when the SiGR were originally developed and, as a result, accounting for the addition of ethanol into gasoline at terminals that could have multiple sources of gasoline was not considered at the time. Given the increase in ethanol blending that has occurred since then, Environment Canada concurs that it is appropriate to add an allowance to adjust sulphur concentrations due to downstream blending of ethanol at multiple-sourced (common) terminals. Accordingly, Environment Canada has added provisions to the SiGR Amendments to allow for the accounting of the dilution of gasoline sulphur levels through the addition of oxygenates and butane that occurs at common facilities, and for the use of a 5 ppm default sulphur concentration for ethanol, in alignment with the United States.

#### Requirements for pool-to-pool trading of SCUs

**Comment:** Stakeholders from the fuel industry requested the allowance of multiple internal trades between pools owned by a primary supplier, but the retention of the one-trade limit between primary suppliers. Stakeholders from the fuel industry also recommended that confidential business information concerning which facilities are involved in SCU trading between primary suppliers be

En tenant compte des préoccupations soulevées à l'égard de l'approvisionnement en carburant, les modifications au RSE ont été changées afin que le calcul d'une moyenne de la teneur en soufre dans l'essence importée soit fait sur une base nationale, plutôt que sur une base provinciale, pour les fournisseurs principaux qui choisissent l'option de conformité de la concentration moyenne annuelle de l'ensemble des lots. Cette approche, permettant aux entreprises de faire une moyenne de la teneur en soufre de l'essence importée dans plusieurs provinces, vise à fournir une plus grande souplesse au niveau de la conformité et, de ce fait, à augmenter la disponibilité de l'essence, ce qui peut avantager les détaillants d'essence et les consommateurs d'essence. Cette disposition est susceptible de présenter un intérêt pour les entreprises qui importent de l'essence dans plusieurs provinces. De plus, Environnement Canada s'est engagé à procéder à un examen de sa série complète de règlements sur les carburants afin de déterminer s'il y a des barrières réglementaires existantes qui peuvent être injustifiées ou qui peuvent causer des difficultés économiques excessives aux importateurs de carburant avec un accent particulier mis sur les importateurs, les commerçants et les détaillants de carburants indépendants. Environnement Canada estime qu'entreprendre un examen approfondi de sa série complète de règlements sur les carburants est la meilleure solution afin d'identifier et d'évaluer les enjeux globaux apportés par cet intervenant. L'examen sera effectué en consultation avec les intervenants et devrait se terminer au printemps 2016.

#### Crédit pour l'ajout d'éthanol

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie des carburants ont demandé à ce que les dispositions relatives à l'ajustement de la moyenne annuelle de soufre en raison du mélange d'éthanol soient moins restrictives en tenant compte du mélange d'éthanol aux terminaux ayant plus qu'une source d'approvisionnement d'essence. Une concentration définie de soufre dans l'éthanol a également été demandée.

**Réponse :** Le RSE comporte des dispositions qui permettent la dilution des niveaux de soufre dans l'essence par l'ajout de produits oxygénés (y compris l'éthanol) ou de butane à l'essence qui est effectué à un terminal qui possède une seule source d'approvisionnement d'essence. Au Canada, l'ajout de l'éthanol à l'essence était presque inexistant lorsque le RSE a été élaboré pour la première fois et, par conséquent, l'ajout de l'éthanol aux terminaux d'essence potentiellement approvisionnés par plusieurs fournisseurs principaux n'a pas été pris en compte à l'époque. Étant donné l'augmentation du mélange d'éthanol à l'essence depuis ce temps, Environnement Canada convient qu'il est approprié d'ajouter une possibilité d'ajuster les concentrations de soufre en raison du mélange d'éthanol en aval aux terminaux à sources d'approvisionnement multiples (terminaux communs). Par conséquent, Environnement Canada a ajouté des dispositions aux modifications au RSE afin de permettre la prise en compte de la dilution des niveaux de soufre dans l'essence par l'ajout de produits oxygénés ou de butane qui est effectué aux installations communes, ainsi que l'utilisation d'une concentration de soufre par défaut de 5 ppm pour l'éthanol, conformément aux pratiques en cours aux États-Unis.

#### Exigences relatives à l'échange d'UCS entre les ensembles de lots

**Commentaires :** Des intervenants de l'industrie des carburants ont demandé la possibilité de permettre de multiples échanges internes entre les ensembles des lots d'un fournisseur principal, mais de conserver la limite d'un seul échange entre fournisseurs principaux. Des intervenants de l'industrie des carburants ont également recommandé que les renseignements commerciaux

considered protected information. Therefore, these stakeholders requested the removal of the requirement in the SiGR to make this information available between primary suppliers.

**Response:** The proposed temporary SCU trading system had a one-trade limit for any given SCU. The one-trade limit was intended to simplify the temporary trading system and prevent trading speculation that could increase administrative costs incurred by primary suppliers. Environment Canada agrees that additional flexibility is appropriate to facilitate internal trading in closer alignment with the United States, and that it would be appropriate to limit the amount of information required to be shared between primary suppliers for trading. The U.S. Tier 3 standards allow multiple trades within a company and establish a limit of two trades between companies, with restrictions on the second trade. Also, the United States protects confidential business information in such trades. The SiGR Amendments include provisions to allow multiple trades within a company and retain the one-trade limit between companies, as requested by industry stakeholders. In addition, the requirement for one primary supplier to know the exact pool owned by another primary supplier with which they will trade SCUs is removed, increasing alignment with the U.S. confidentiality requirements.

#### *Comments and responses concerning the ORVEER Amendments*

##### Phase in of PM and evaporative emission standards

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry suggested that compliance with the proposed phase in of tighter PM and evaporative standards could be a barrier to the introduction of Canada-unique vehicles that may appeal to Canadians and recommended that compliance with these standards not be required until 2021 and 2022, respectively (i.e. when fully phased in in the United States).<sup>25</sup> Other stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry supported the proposed approach to phase in the PM and evaporative emission standards in line with the EPA.

**Response:** The proposed ORVEER Amendments required that, as in the United States, an increasing percentage of a company's new vehicles comply with the Tier 3 PM and evaporative emission standards starting with model year 2017. The approach regarding the phase in of PM and evaporative emission standards, which includes a Canada-specific alternative phase-in option, provides considerable compliance flexibility for a company's Canada-unique vehicles. Environment Canada has maintained the approach for phasing in the PM and evaporative emission standards as

confidentiels sur l'identification des installations impliquées dans les échanges d'UCS entre fournisseurs principaux soient considérés comme des renseignements protégés. Par conséquent, ces intervenants ont demandé la suppression de l'exigence du RSE de rendre cette information disponible entre fournisseurs principaux.

**Réponse :** Le système temporaire d'échange d'UCS proposé contenait une disposition prévoyant une limite d'un échange pour toute UCS donnée. La limite d'un seul échange visait à assurer la simplicité du système temporaire d'échange et à empêcher la spéculation qui pourrait augmenter les coûts administratifs supportés par les fournisseurs principaux. Environnement Canada convient qu'une flexibilité accrue est appropriée pour faciliter l'échange interne en vue d'accroître l'harmonisation avec les pratiques aux États-Unis et qu'il serait approprié de limiter la quantité de renseignements qui doivent être échangés entre les fournisseurs principaux aux fins de l'échange. Les normes de niveau 3 des États-Unis permettent de multiples échanges au sein d'une entreprise et établissent une limite de deux échanges entre entreprises, avec des restrictions pour le deuxième échange. De plus, les États-Unis protègent les renseignements commerciaux confidentiels dans de tels échanges. Les modifications au RSE englobent des dispositions permettant de multiples échanges au sein d'une entreprise et conservent la limite d'un seul échange entre entreprises, conformément aux demandes des intervenants de l'industrie. En outre, l'exigence voulant qu'un fournisseur principal connaisse l'ensemble des lots exact possédé par un autre fournisseur principal avec lequel il échangera des UCS est supprimée, ce qui est davantage aligné sur les exigences des États-Unis en matière de confidentialité.

#### *Commentaires et réponses concernant les modifications au RÉVRM*

##### Mise en œuvre progressive des normes applicables aux émissions de PM et de gaz d'évaporation

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie de la fabrication et de l'importation de véhicules ont suggéré que l'application graduelle des normes plus rigoureuses pour les PM et les émissions de gaz d'évaporation pourrait nuire à l'introduction de véhicules uniques au Canada, véhicules pouvant attirer les Canadiens, et ont recommandé que la conformité avec ces normes ne soit pas obligatoire avant 2021 et 2022, respectivement (c'est-à-dire lorsqu'elles seront pleinement en vigueur aux États-Unis)<sup>25</sup>. D'autres intervenants de l'industrie de la fabrication et de l'importation de véhicules ont appuyé l'approche proposée pour l'application graduelle des normes applicables aux PM et aux émissions de gaz d'évaporation harmonisées avec celles de l'EPA.

**Réponse :** Les modifications proposées au RÉVRM exigeaient, comme aux États-Unis, une augmentation graduelle du pourcentage de nouveaux véhicules d'une entreprise qui doit être conforme aux normes d'émissions de niveau 3 applicables aux PM et aux émissions de gaz d'évaporation, et ce, à compter de l'année de modèle 2017. L'approche visant l'application graduelle des normes d'émissions applicables de PM et de gaz d'évaporation, qui inclut une solution de rechange spécifique au Canada, fournit suffisamment de flexibilité en matière de conformité pour les véhicules

<sup>25</sup> A "Canada-unique vehicle" means a vehicle that is either not covered by a valid U.S. EPA certificate (i.e. not specifically listed in an EPA certificate or determined to be equivalent to a vehicle that is covered by an EPA certificate) or not sold concurrently (i.e. the same make and model or an "equivalent vehicle") in Canada and the United States.

<sup>25</sup> Un « véhicule unique au Canada » signifie un véhicule qui n'est pas visé par un certificat valide de l'EPA des États-Unis (c'est-à-dire non « énuméré spécifiquement » dans un certificat de l'EPA ou considéré comme équivalent à un véhicule visé par un certificat de l'EPA) ou qui n'est pas vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période (c'est-à-dire la même marque et modèle ou un « véhicule équivalent »).

proposed in CG-I, since this approach will not prevent the introduction of future (not yet manufactured) Canada-unique vehicles, but seeks to ensure that these vehicles, contribute to overall emission performance which is comparable to that under the U.S. regime.

#### Stricter emission standards

**Comment:** A stakeholder from the vehicle parts manufacturing industry requested that Canada consider adopting the more stringent PM standard of the CARB (i.e. 1 mg/mi phased in beginning with model year 2025), while two public health organizations requested that more stringent standards for on-road heavy-duty vehicles above heavy-duty weight class 3 be adopted.

**Réponse:** Environment Canada has maintained the emission standards as proposed in CG-I which align with U.S. Tier 3 standards. The EPA and the CARB both plan to phase in a PM emission standard of 3 mg/mi; the EPA will phase in this standard over model years 2017 to 2022, while the CARB phase-in period will end with model year 2021. While the EPA's PM standard will remain at 3 mg/mi after the 2022 model year, the CARB will subsequently phase in a more stringent 1 mg/mi PM standard over the model years 2025 to 2028. Given the long-term nature of the CARB's 1 mg/mi PM standard, Environment Canada will monitor technical progress and may consider tighter standards in the future in coordination with the U.S. EPA. While the Tier 3 standards in the ORVEER Amendments do not apply to heavy-duty vehicles above heavy-duty weight class 3, such as long-haul trucks powered by diesel engines, the ORVEER contain significantly more stringent PM and NO<sub>x</sub> emission standards for these vehicles beginning with the 2007 model year, which represent a 90% reduction compared to the standards that applied to the 2006 model year. The implementation of these standards is expected to continue delivering important air pollutant emission reductions as new heavy-duty vehicles continue to replace older vehicles on Canadian roads.

#### EPA administrator discretion

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry requested the inclusion of provisions to allow Environment Canada to use discretion in administering regulatory requirements for Canada-unique vehicles, similar to U.S. EPA administrator discretion. It was stated that not allowing such administrative discretion can reduce compliance flexibility for Canada-unique vehicles relative to EPA-certified vehicles.

**Réponse:** Environment Canada has maintained the proposed CG-I approach, as it aligns as much as possible with the U.S. program within the legislative framework of CEPA 1999. To provide as much flexibility as possible, the ORVEER will continue to allow an EPA-certified vehicle or engine to conform to the standards in its certificate.

uniques au Canada. Environnement Canada a conservé l'approche d'application graduelle des normes d'émissions de PM et de gaz d'évaporation, telle qu'elle est proposée dans la GC-I, puisqu'elle ne portera pas atteinte à l'importation future de véhicules uniques au Canada (qui ne sont pas encore fabriqués) et veillera à ce que ces véhicules contribuent à un rendement global relatif aux émissions qui est comparable au rendement sous le régime des États-Unis.

#### Normes d'émissions plus rigoureuses

**Commentaire :** Un intervenant de l'industrie de la fabrication de pièces automobiles a demandé à ce que le Canada envisage l'adoption de la norme plus rigoureuse du CARB pour les PM (c'est-à-dire l'application graduelle de la norme de 1 mg/mi à compter de l'année de modèle 2025), tandis que deux organismes de la santé publique ont demandé à ce que des normes plus rigoureuses pour les véhicules routiers lourds dépassant la classe 3 soient adoptées.

**Réponse :** Environnement Canada a conservé les normes sur les émissions proposées dans la GC-I qui sont harmonisées avec les normes de niveau 3 des États-Unis. L'EPA et le CARB prévoient mettre en œuvre progressivement une norme sur les émissions de PM de 3 mg/mi; l'EPA appliquera graduellement cette norme au cours des années de modèle 2017 et 2022, tandis que la période d'application graduelle du CARB prendra fin à compter de l'année de modèle 2021. Bien que la norme de l'EPA sur les PM demeurera à 3 mg/mi à partir de l'année de modèle 2022, le CARB appliquera graduellement une norme plus rigoureuse de 1 mg/mi pour les PM au cours des années de modèle 2025 et 2028. Étant donné la nature à long terme de la norme de 1 mg/mi pour les PM du CARB, Environnement Canada surveillera les progrès techniques et pourrait envisager des normes plus rigoureuses à l'avenir en collaboration avec l'EPA des États-Unis. Même si les normes de niveau 3 énoncées dans les modifications au RÉVRM ne s'appliquent pas aux véhicules lourds dépassant la classe 3, comme les grands routiers à moteur diesel, le RÉVRM comporte des normes sur les émissions de PM et de NO<sub>x</sub> pour ces véhicules plus rigoureuses à partir de l'année de modèle 2007, ce qui représente une réduction de 90 % comparativement aux normes qui s'appliquaient à l'année de modèle 2006. La mise en œuvre de ces normes devrait continuer de permettre d'importantes réductions des émissions de polluants atmosphériques à mesure que de nouveaux véhicules lourds continueront de remplacer les anciens véhicules sur les routes du Canada.

#### Discretion de l'administrateur de l'EPA

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie de la fabrication et de l'importation de véhicules ont demandé l'ajout de dispositions permettant à Environnement Canada d'utiliser son pouvoir discrétionnaire dans l'administration des exigences réglementaires pour les véhicules uniques au Canada, de manière semblable à la discrétion de l'administrateur de l'EPA des États-Unis. Ils ont indiqué que le fait de ne pas permettre une telle discrétion administrative pourrait réduire la flexibilité en matière de conformité en ce qui a trait aux véhicules uniques au Canada comparativement aux véhicules certifiés par l'EPA.

**Réponse :** Environnement Canada a conservé l'approche proposée dans la GC-I étant donné qu'elle s'harmonise autant que possible avec le programme des États-Unis tout en respectant le cadre législatif de la LCPE (1999). Afin d'offrir une plus grande flexibilité, le RÉVRM continuera de reconnaître les normes indiquées dans le certificat d'un véhicule ou d'un moteur certifié par l'EPA.

Labelling of vehicles deemed to be “equivalent” to EPA-certified vehicles

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry expressed support for a Canada-specific emission control information label for vehicles determined to be “equivalent” to EPA-certified vehicles as proposed in CG-I. Other stakeholders requested provisions to allow companies to affix the U.S. EPA compliance label to avoid the additional burden involved in affixing a different Canadian label.

**Réponse:** Environment Canada has modified the proposed CG-I approach to address this comment. The ORVEER Amendments set labelling specifications for vehicles determined by the Minister as being “equivalent” to EPA-certified vehicles. Instead of introducing a specific label for vehicles determined to be “equivalent” to EPA-certified vehicles, the ORVEER Amendments require that these vehicles bear the equivalent label as the one for Canada-unique vehicles.

Evidence of conformity for vehicles sold concurrently in Canada and the United States

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry requested that the definition of “concurrent sale” for the purposes of evidence of conformity be defined in a guidance document so that it may be more easily revisited and adjusted in the future. The stakeholders also requested clarification on the type of evidence required to demonstrate to Environment Canada that a concurrent sale of a vehicle model has taken place in Canada and the United States. Other stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry recommended that the definition of concurrent sale be established in the ORVEER Amendments.

**Réponse:** Environment Canada has included an interpretative provision in the ORVEER Amendments that sets out what is meant by “concurrent sale,” as well as a requirement to demonstrate concurrent sale, where applicable. The types of evidence that can be used to demonstrate concurrent sale will be included in existing guidance material concerning submission requirements for evidence of conformity.

Submission of records

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry indicated that the requirement to submit to the Minister any records submitted to the EPA to maintain a certificate of conformity is overly burdensome.

**Réponse:** The proposed ORVEER Amendments added provisions that require that information submitted to the U.S. EPA to update or amend an EPA certificate of conformity be submitted to the Minister upon request. Environment Canada has maintained the proposed CG-I approach regarding the submission to the Minister of updates or amendments to EPA certificates of conformity upon request, as it will provide Environment Canada with important emission performance information in situations where the EPA certificate serves as the basis for a company’s evidence of conformity. Given that the records will already be developed and

Étiquetage des véhicules considérés « équivalents » aux véhicules certifiés par l’EPA

**Commentaire :** Des intervenants de l’industrie de la fabrication et de l’importation de véhicules ont exprimé leur appui quant aux exigences relatives à une étiquette canadienne d’information sur le contrôle des émissions pour les véhicules considérés comme « équivalents » aux véhicules certifiés par l’EPA, tel qu’il est proposé dans la GC-I. D’autres intervenants ont demandé l’ajout de dispositions permettant aux entreprises d’apposer l’étiquette de conformité de l’EPA pour éviter le fardeau supplémentaire résultant de l’apposition d’une étiquette canadienne différente.

**Réponse :** Environnement Canada a modifié l’approche proposée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour répondre à ce commentaire. Les modifications au RÉVRM établissent des exigences particulières en matière d’étiquetage pour les véhicules considérés comme « équivalents » aux véhicules certifiés par l’EPA. Plutôt que d’introduire une étiquette spécifique pour les véhicules considérés comme « équivalents » aux véhicules certifiés par l’EPA, les modifications au RÉVRM exigent que ces véhicules soient étiquetés au moyen d’une étiquette équivalente à celle utilisée pour les véhicules uniques au Canada.

Justification de la conformité pour les véhicules vendus durant la même période au Canada et aux États-Unis

**Commentaire :** Des intervenants de l’industrie de la fabrication et de l’importation de véhicules ont demandé à ce que la définition de « vente durant la même période au Canada et aux États-Unis » aux fins de justification de la conformité soit incluse dans un document d’orientation de manière à ce qu’elle soit plus facilement revue et modifiée à l’avenir. Les intervenants ont également demandé des précisions sur la justification de la conformité nécessaire pour prouver à Environnement Canada qu’un véhicule a été vendu durant la même période au Canada et aux États-Unis. D’autres intervenants de l’industrie de fabrication et d’importation de véhicules ont recommandé que la définition d’une vente durant la même période au Canada et aux États-Unis soit précisée dans les modifications au RÉVRM.

**Réponse :** Environnement Canada a inclus une disposition qui explique ce qu’est une « vente au Canada et aux États-Unis durant la même période » et l’exigence de prouver ce type de vente, le cas échéant, dans les modifications au RÉVRM. Des précisions sur la justification de la conformité nécessaire pour prouver ce type de vente seront incluses dans le matériel d’orientation existant par rapport aux exigences de soumission pour la justification de la conformité.

Présentation de dossiers

**Commentaire :** Des intervenants de l’industrie de la fabrication et de l’importation de véhicules ont indiqué que l’exigence de présenter au ministre tout dossier présenté à l’EPA, afin de maintenir un certificat de conformité, est trop contraignante.

**Réponse :** Les modifications proposées au RÉVRM ont ajouté des dispositions qui exigent que l’information présentée à l’EPA des États-Unis pour mettre à jour ou modifier un certificat de conformité de l’EPA soit présentée au ministre sur demande. Environnement Canada a maintenu l’approche proposée dans la GC-I concernant la présentation au ministre des mises à jour ou des modifications des certificats de conformité de l’EPA sur demande, puisque Environnement Canada obtiendra d’importants renseignements sur le rendement relatif aux émissions dans les cas où le certificat de l’EPA sert de fondement à la justification de

submitted to the U.S. EPA, this requirement is not expected to substantially increase administrative burden.

#### Electronic reporting

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry requested that regulatory reporting requirements be made via the VEERR to reduce duplication of reporting across Environment Canada's different vehicle and engine emission regulations.

**Response:** Environment Canada intends to modify VEERR to allow reporting information related to air pollutant emissions, in addition to reporting information related to GHG emissions.

#### Notices of defect

**Comment:** Stakeholders from the vehicle manufacturing and importing industry commented that the requirement in the proposed ORVEER Amendments to send a notice of defect to owners of affected vehicles in the official language of their choice was unclear.

**Response:** The proposed ORVEER Amendments updated the provisions concerning notices of defect to streamline the requirements and provide owners of affected vehicles with a notice of defect in the official language of choice of the owner, or in both official languages if the preference of the owner is not known. In response to the stakeholders' comment, Environment Canada has made modifications to these provisions in the ORVEER Amendments to improve their clarity.

#### **Regulatory cooperation**

Maintaining alignment with U.S. fuel quality standards and air pollutant emission standards for vehicles and engines is consistent with the objectives of the AQA, the Government of Canada's Clean Air Regulatory Agenda and the RCC. Consistent with this objective of maintaining alignment, the notice of intent released by Environment Canada on June 8, 2013, included the intent to align both SiGR and ORVEER with the U.S. EPA's Tier 3 rule in order to further limit emissions of smog-forming air pollutants from new cars and light trucks, and to reduce the sulphur content of gasoline.

#### **Rationale**

Smog has a significant negative impact on the environment and the health of Canadians. The Amendments represent an integrated strategy to reduce smog caused by the emission of air pollutants from vehicles and will help ensure cleaner air for Canadians. The SiGR Amendments are made under the Fuels Division in Part 7 of CEPA 1999. Consistent with the requirements of this Division of CEPA 1999, the Governor in Council is of the opinion that the SiGR Amendments will make a significant contribution to the prevention of, or reduction in, air pollution. The SiGR Amendments will reduce the limit of sulphur in gasoline from a 30 ppm to a 10 ppm annual average, which will subsequently result in significant reductions in emissions of air pollutants from both existing and new on-road vehicles. In combination with the requirement for less sulphur in gasoline introduced by the SiGR Amendments, the Tier 3 emission standards included in the ORVEER Amendments will lead to significant reductions in emissions of air pollutants

conformité d'une entreprise. Étant donné que les dossiers seront déjà élaborés et présentés à l'EPA, cette exigence ne devrait pas augmenter de façon substantielle le fardeau administratif.

#### Rapports électroniques

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie de la fabrication et de l'importation de véhicules ont demandé que les exigences réglementaires concernant les rapports soient satisfaites au moyen du RREVM afin de réduire la répétition de renseignements soumis en vertu des divers règlements d'Environnement Canada concernant les émissions de véhicules et de moteurs.

**Réponse :** Environnement Canada a l'intention de mettre à jour le RREVM afin de permettre la soumission des renseignements visant les polluants atmosphériques et des renseignements visant les émissions de gaz à effet de serre.

#### Avis de défaut

**Commentaire :** Des intervenants de l'industrie de la fabrication et de l'importation de véhicules ont mentionné que l'exigence incluse dans les modifications proposées au RÉVRM d'envoyer un avis de défaut aux propriétaires de véhicules visés dans la langue officielle de leur choix n'était pas claire.

**Réponse :** Les modifications proposées au RÉVRM mettaient à jour les dispositions portant sur les avis de défaut afin de simplifier les exigences et fournir un avis de défaut aux propriétaires de véhicules visés dans la langue officielle de choix du propriétaire, ou dans les deux langues officielles si la préférence du propriétaire n'est pas connue. En réponse au commentaire des intervenants, Environnement Canada a fait des changements aux modifications du RÉVRM afin de clarifier davantage ces dispositions.

#### **Coopération en matière de réglementation**

Le maintien de l'harmonisation avec les normes des États-Unis sur la qualité des carburants et les émissions de polluants atmosphériques pour les véhicules et les moteurs concorde avec les objectifs de l'AQA, du Programme de réglementation de la qualité de l'air du gouvernement du Canada et du CCR. Afin de respecter l'objectif du maintien de l'harmonisation, l'avis d'intention diffusé par Environnement Canada le 8 juin 2013 comportait l'intention d'harmoniser le RSE et le RÉVRM avec la règle de niveau 3 de l'EPA pour limiter davantage les émissions de polluants atmosphériques contribuant au smog émanant des nouveaux véhicules et des camions légers, ainsi que pour réduire la concentration de soufre dans l'essence.

#### **Justification**

Le smog exerce un impact néfaste important sur l'environnement et la santé des Canadiens. Les modifications représentent une stratégie intégrée pour réduire le smog causé par les émissions de polluants atmosphériques des véhicules et contribueront à ce que l'air soit pur pour les Canadiens. Les modifications au RSE sont prises en vertu de la section des combustibles comprise dans la partie 7 de la LCPE (1999). Conformément aux exigences de cette section de la LCPE (1999), le gouverneur en conseil estime que les modifications au RSE contribueront sensiblement à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique. Les modifications au RSE réduiront la concentration de soufre dans l'essence d'une moyenne annuelle de 30 ppm à 10 ppm, ce qui entraînera des réductions sensibles des émissions de polluants atmosphériques provenant des nouveaux véhicules routiers et de ceux déjà existants. En combinaison avec l'exigence d'essence à faible teneur en soufre introduite par les modifications au RSE, les normes d'émissions de

from new on-road vehicles, compared to the current Tier 2 emission standards. Therefore, implementing the Amendments concurrently will result in important health and environmental benefits for Canadians, and will maintain regulatory alignment between Canada and the United States.

To meet the requirements of the Amendments, petroleum refineries and vehicle and engine manufacturers and importers will have to make investments with a present value of approximately \$2.7 billion to reduce the sulphur content of gasoline and install advanced emission control technologies over the 2017–2030 period. During this period, these investments are expected to generate health and environmental benefits for Canadians with a present value of approximately \$7.5 billion, resulting in an estimated net present value of \$4.8 billion for Canadian society. Between 2017 and 2030, air quality improvements resulting from the Amendments are expected to prevent about 1 400 premature deaths, nearly 200 000 days of asthma symptoms and 2.8 million days of acute respiratory problems related to air pollution. The Amendments are also expected to have minimal impacts on the price of gasoline and vehicles. In present value terms, the average gasoline production costs are expected to increase by about 0.2 cents per litre, while the average vehicle production costs are expected to increase by about \$74 per new vehicle when the emission standards reach full stringency. Some of these costs are expected to be passed on to consumers.

The Amendments will align Canadian regulations with the U.S. EPA Tier 3 standards, ensuring common requirements in both jurisdictions and preserving the competitiveness of Canadian vehicle manufacturing and gasoline producing industries. The U.S. EPA Tier 3 emission standards represent the most stringent national air pollutant standards in the world. In addition, the U.S. EPA Tier 3 gasoline sulphur standards are achieving low levels similar to the levels being achieved in California and Europe, as well as in Japan, South Korea and several other countries. The Amendments were developed in consultation with key stakeholders who broadly support alignment with the U.S. EPA standards.

### **Implementation, enforcement and service standards**

Environment Canada administers a comprehensive program to implement, enforce and verify compliance with the SiGR and ORVEER. Members of the regulated community will be responsible for ensuring that they are in compliance with the SiGR and ORVEER, as well as with the Amendments, and they will continue to be required to produce and maintain evidence of compliance. To assist with ORVEER implementation, existing guidance material will be updated to contain reference to certain heavy-duty vehicles. This guidance material will include information to address new “evidence of conformity” requirements and the procedures to be followed when submitting required documentation. With respect to the SiGR, guidance material will be updated to include requirements for the temporary SCU trading system over the 2012–2019 period, along with the 10 ppm standard for sulphur in gasoline starting in 2017.

niveau 3 incluses dans les modifications au RÉVRM donneront lieu à d’importantes réductions des émissions de polluants atmosphériques émanant des nouveaux véhicules routiers, par rapport aux normes d’émissions actuelles de niveau 2. Ainsi, la mise en œuvre simultanée des modifications donnera lieu à d’importants avantages relatifs à la santé et à l’environnement pour les Canadiens et maintiendra l’harmonisation de la réglementation entre le Canada et les États-Unis.

Pour respecter les exigences des modifications, les raffineries de pétrole ainsi que les fabricants et les importateurs de véhicules et de moteurs devront consentir à des investissements d’environ 2,7 milliards de dollars en valeur actuelle pour réduire la concentration de soufre dans l’essence et installer des technologies de contrôle des émissions de pointe au cours de la période de 2017 à 2030. Pendant cette période, ces investissements devraient produire des avantages relatifs à la santé et à l’environnement pour les Canadiens d’environ 7,5 milliards de dollars en valeur actuelle. La valeur actuelle nette pour la société canadienne est donc estimée à 4,8 milliards de dollars. Entre 2017 et 2030, l’amélioration de la qualité de l’air résultant des modifications devrait prévenir environ 1 400 décès prématurés, près de 200 000 jours de symptômes d’asthme et 2,8 millions de jours de problèmes respiratoires aigus liés à la pollution de l’air. Les modifications devraient également exercer un effet minimal sur le prix de l’essence et des véhicules. En termes de valeur actuelle, le coût de production moyen de l’essence devrait augmenter d’environ 0,2 cent le litre, tandis que le coût de production moyen d’un véhicule devrait augmenter d’environ 74 \$ lorsque les normes d’émissions atteindront leur pleine rigueur. On s’attend à ce qu’une partie de ces coûts soit passée aux consommateurs.

Les modifications harmoniseront la réglementation canadienne avec les normes de niveau 3 de l’EPA des États-Unis, ce qui garantira que les exigences seront les mêmes dans les deux administrations et préservera la compétitivité des industries canadiennes de fabrication de véhicules et de production d’essence. Les normes d’émissions de niveau 3 de l’EPA des États-Unis représentent les normes sur les polluants atmosphériques nationales les plus rigoureuses au monde. De plus, les normes sur la concentration de soufre dans l’essence de niveau 3 de l’EPA des États-Unis atteignent de faibles niveaux similaires aux niveaux réalisés en Californie et en Europe ainsi qu’au Japon, en Corée du Sud et dans plusieurs autres pays. Les modifications ont été élaborées en consultation avec des intervenants clés qui sont généralement pour l’harmonisation avec les normes de l’EPA des États-Unis.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Environnement Canada administre un programme exhaustif pour mettre en œuvre, appliquer et vérifier la conformité au RSE et au RÉVRM. Les membres de la collectivité réglementée seront responsables de veiller à ce qu’ils se conforment au RSE et au RÉVRM, de même qu’aux modifications, et ils demeureront tenus de produire et de conserver la justification démontrant leur conformité. Pour aider à la mise en œuvre du RÉVRM, des documents d’orientation existants seront mis à jour pour faire mention de certains véhicules lourds. Ces documents d’orientation contiendront des renseignements afin de répondre aux nouvelles exigences de « justification de la conformité » et les procédures à suivre pour présenter la documentation exigée. Pour ce qui est du RSE, la documentation d’orientation sera aussi mise à jour afin d’inclure les exigences relatives au système temporaire d’échange d’UCS durant la période de 2012 à 2019, ainsi que la norme de 10 ppm pour le soufre dans l’essence à compter de 2017.

Since the Amendments will be made under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Amendments, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999. Regarding the Amendments, Environment Canada will continue to respect the same service standards in terms of reviewing and responding to regulatory documents in a timely manner. Environment Canada will strive to respond to submissions according to the timelines published in the *Submission Requirements for Evidence of Conformity for Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Medium-Duty Passenger Vehicles Guidance Document*.<sup>26</sup>

#### **Performance measurement and evaluation**

The expected outcome of the Amendments is in alignment with departmental priorities to reduce emissions of air pollutants and GHGs from transportation sources (vehicles, engines and fuels). The performance of the Amendments in achieving these outcomes will be measured and evaluated.

Clear and quantified performance indicators will be defined for each outcome and will be tracked annually through yearly reporting and testing requirements. For gasoline producers and importers, these indicators include annual reporting of average sulphur concentrations, volumes produced and imported, and the maximum sulphur content of batches. For on-road vehicle manufacturers and importers, performance indicators include importation declarations, emissions verification testing of vehicles by Environment Canada, evidence of conformity documentation and the end-of-model-year reports that companies will submit to Environment Canada.

Regular review and evaluation of these performance indicators will allow Environment Canada to detail the impacts of the Amendments on the gasoline production and importation sector and on the on-road vehicle sector, as more low-emitting vehicles enter the Canadian market, and to evaluate the performance of the Amendments in reaching the intended targets.

Comme les modifications seront prises en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité, lorsqu'ils vérifieront la conformité aux modifications, appliqueront la Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999). Au chapitre des modifications, Environnement Canada continuera d'observer les mêmes normes de service en matière d'examen et de réponses aux documents de réglementation en temps opportun. Environnement Canada s'efforcera de répondre aux submissions conformément aux délais publiés dans le document d'orientation intitulé *Exigences de soumission pour la justification de la conformité pour les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers*.<sup>26</sup>

#### **Mesures de rendement et évaluation**

Le résultat attendu des modifications concorde avec les priorités ministérielles visant la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de GES provenant du secteur des transports (véhicules, moteurs et carburants). Le rendement des modifications pour ce qui est de réaliser ces résultats sera mesuré et évalué.

Des indicateurs de rendement clairs et quantifiés seront formulés pour chaque résultat et feront l'objet d'un suivi annuel, en fonction des exigences annuelles en matière de rapports et d'essais. Pour les producteurs et les importateurs d'essence, ces indicateurs comprennent des rapports annuels sur les concentrations moyennes en soufre, les volumes produits et importés, ainsi que la concentration maximale en soufre de chaque lot. Pour les fabricants et les importateurs de véhicules routiers, les indicateurs de rendement comprennent les déclarations d'importation, les essais de vérification des émissions des véhicules par Environnement Canada, la documentation de justification de la conformité et les rapports de fin d'année de modèle que les entreprises présenteront à Environnement Canada.

Des examens et des évaluations régulières de ces indicateurs de rendement permettront à Environnement Canada d'examiner en détail les incidences des modifications sur le secteur de la production et de l'importation d'essence et sur le secteur des véhicules routiers, à mesure que les véhicules à faibles émissions pénétreront le marché canadien, et d'évaluer le rendement des modifications pour ce qui est d'atteindre les cibles prévues.

<sup>26</sup> Available at <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=306DCC6B-1>.

<sup>26</sup> Disponible à l'adresse <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=306DCC6B-1>.



**Contacts**

Jody Barclay  
Acting Manager  
Fuel Quality Section  
Oil, Gas and Alternative Energy Division  
Energy and Transportation Directorate  
Environmental Stewardship Branch  
Environment Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard, 12th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-420-7972  
Fax: 819-420-7410  
Email: fuels-carburants@ec.gc.ca

Josée Lavergne  
Manager  
Air Pollutant Regulatory Development Section  
Transportation Division  
Energy and Transportation Directorate  
Environmental Stewardship Branch  
Environment Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-420-8034  
Email: VehicleandEngineInfo@ec.gc.ca

Yves Bourassa  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Environment Canada  
10 Wellington Street, 25th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Fax: 819-953-3241  
Email: ravd.darv@ec.gc.ca

**Personnes-ressources**

Jody Barclay  
Gestionnaire intérimaire  
Section de la qualité du carburant  
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement  
Direction de l'énergie et du transport  
Direction générale de l'intendance environnementale  
Environnement Canada  
351, boulevard Saint-Joseph, 12<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-420-7972  
Télécopieur : 819-420-7410  
Courriel : fuels-carburants@ec.gc.ca

Josée Lavergne  
Gestionnaire  
Section de l'élaboration des règlements sur les polluants  
atmosphériques  
Division du transport  
Direction de l'énergie et du transport  
Direction générale de l'intendance environnementale  
Environnement Canada  
351, boulevard Saint-Joseph, 13<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-420-8034  
Courriel : InfoVehiculeMoteur@ec.gc.ca

Yves Bourassa  
Directeur  
Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation  
Direction de l'analyse économique  
Direction générale de la politique stratégique  
Environnement Canada  
10, rue Wellington, 25<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Télécopieur : 819-953-3241  
Courriel : ravd.darv@ec.gc.ca

Registration  
SOR/2015-187 July 16, 2015

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

## Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations

P.C. 2015-1077 July 16, 2015

Whereas, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on September 27, 2014 a copy of the proposed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the *Sulphur in Gasoline Regulations*<sup>c</sup>, as amended by the proposed Regulations, could make a significant contribution to the prevention of, or reduction in, air pollution;

And whereas, pursuant to subsection 140(4) of that Act, before recommending the proposed Regulations, the Minister of the Environment offered to consult with the provincial governments and the members of the National Advisory Committee who are representatives of aboriginal governments;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 140<sup>d</sup>, 326 and 330<sup>e</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE SULPHUR IN GASOLINE REGULATIONS

#### AMENDMENTS

1. (1) The definitions “auditor” and “California gasoline” in subsection 1(1) of the *Sulphur in Gasoline Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

(2) The definitions “blend”, “pool average”, “sulphur-limited butane”, “sulphur-limited oxygenate” and “year” in subsection 1(1) of the Regulations are replaced by the following:

“blend” means the production of a batch by mixing gasoline or gasoline components, including oxygenates. It does not include

- (a) the mixing of only low-sulphur gasolines; or
- (b) the adding of only additives, sulphur-limited oxygenates or sulphur-limited butane to low-sulphur gasoline. (*mélange*)

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>c</sup> SOR/99-236

<sup>d</sup> S.C. 2008, c. 31, s. 2

<sup>e</sup> S.C. 2008, c. 31, s. 5

<sup>1</sup> SOR/99-236

Enregistrement  
DORS/2015-187 Le 16 juillet 2015

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

## Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence

C.P. 2015-1077 Le 16 juillet 2015

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 27 septembre 2014, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que le gouverneur en conseil estime que le *Règlement sur le soufre dans l'essence*<sup>c</sup> ainsi modifié par ce projet de règlement pourrait contribuer sensiblement à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique;

Attendu que, aux termes du paragraphe 140(4) de cette loi, la ministre de l'Environnement, avant de recommander la prise du projet de règlement, a proposé de consulter les gouvernements provinciaux ainsi que les membres du comité consultatif national qui sont des représentants de gouvernements autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des articles 140<sup>d</sup>, 326 et 330<sup>e</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS L'ESSENCE

#### MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « essence Californie » et « vérificateur », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur le soufre dans l'essence*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) Les définitions de « année », « butane à concentration limitée en soufre », « mélange », « moyenne de l'ensemble des lots » et « produit oxygéné à concentration limitée en soufre », au paragraphe 1(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« année » Année civile. (*year*)

« butane à concentration limitée en soufre » Butane dont la concentration de soufre ne dépasse pas la concentration applicable prévue à l'alinéa 2(1)b). (*sulphur-limited butane*)

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>c</sup> DORS/99-236

<sup>d</sup> L.C. 2008, ch. 31, art. 2

<sup>e</sup> L.C. 2008, ch. 31, art. 5

<sup>1</sup> DORS/99-236

“pool average” means the volume-weighted average concentration of sulphur in gasoline that, during a year, is produced at a refinery or blending facility or imported, as calculated in accordance with section 10. (*moyenne de l'ensemble des lots*)

“sulphur-limited butane” means butane with a sulphur concentration that does not exceed the applicable limit set out in paragraph 2(1)(b). (*butane à concentration limitée en soufre*)

“sulphur-limited oxygenate” means an oxygenate with a sulphur concentration that does not exceed the applicable limit set out in paragraph 2(1)(b). (*produit oxygéné à concentration limitée en soufre*)

“year” means a calendar year. (*année*)

**(3) Paragraph (b) of the definition “gasoline” in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) a petroleum distillate, or a mixture of petroleum distillates, oxygenates or additives, that is suitable for use in a spark ignition engine and that has the following characteristics, as determined by the applicable test method listed in the National Standard of Canada CAN/CGSB-3.5-2011, entitled *Automotive Gasoline*,

- (i) a vapour pressure of at least 35 kPa,
- (ii) an antiknock index of at least 80,
- (iii) a distillation temperature, at which 10% of the fuel has evaporated, of not less than 35°C and not greater than 70°C, and
- (iv) a distillation temperature, at which 50% of the fuel has evaporated, of not less than 60°C and not greater than 120°C. (*essence*)

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

“trading system” means the temporary sulphur compliance unit trading system referred to in subsections 13(1) and (3). (*système d'échange*)

**2. Section 1.1 of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).**

**3. (1) Subsections 2(1) to (3) of the Regulations are replaced by the following:**

**2. (1)** For the purpose of section 139 of the Act, the concentration of sulphur in each batch of gasoline produced or imported by a primary supplier shall not exceed

- (a) in the case where the primary supplier has elected under section 9 to calculate the concentration of sulphur in that gasoline on the basis of a pool average, 80 mg/kg; and
- (b) in any other case,
  - (i) until December 31, 2016, 40 mg/kg,
  - (ii) for the period beginning on January 1, 2017 and ending on December 31, 2019, 14 mg/kg, and
  - (iii) on or after January 1, 2020, 12 mg/kg.

« mélange » Production d'un lot par le mélange d'essence ou de composants de l'essence, notamment des produits oxygénés. La présente définition ne vise pas :

- a) le mélange uniquement d'essences à faible teneur en soufre;
- b) l'addition, à de l'essence à faible teneur en soufre, des seuls produits suivants : additifs, butane à concentration limitée en soufre ou produits oxygénés à concentration limitée en soufre. (*blend*)

« moyenne de l'ensemble des lots » Moyenne de la concentration de soufre dans l'essence produite dans une raffinerie ou une installation de mélange ou importée, durant une année, qui est pondérée en fonction du volume et calculée conformément à l'article 10. (*pool average*)

« produit oxygéné à concentration limitée en soufre » Produit oxygéné dont la concentration de soufre ne dépasse pas la concentration applicable prévue à l'alinéa 2(1)(b). (*sulphur-limited oxygenate*)

**(3) L'alinéa b) de la définition de « essence », au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

b) tout distillat du pétrole, ou tout mélange de distillats du pétrole, de produits oxygénés ou d'additifs, qui convient au fonctionnement d'un moteur à allumage par bougies et qui présente les caractéristiques ci-après, selon la méthode d'essai applicable indiquée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-2011, intitulée *Essence automobile* :

- (i) une pression de vapeur d'au moins 35 kPa,
- (ii) un indice antidétonant d'au moins 80,
- (iii) une température de distillation, à laquelle 10 % du carburant s'est évaporé, d'au moins 35 °C et d'au plus 70 °C,
- (iv) une température de distillation, à laquelle 50 % du carburant s'est évaporé, d'au moins 60 °C et d'au plus 120 °C. (*gasoline*)

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

« système d'échange » Le système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre visé aux paragraphes 13(1) et (3). (*trading system*)

**2. L'alinéa 1.1c) du même règlement est abrogé.**

**3. (1) Les paragraphes 2(1) à (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**2. (1)** Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la concentration de soufre dans chaque lot d'essence produit ou importé par un fournisseur principal ne peut dépasser :

- a) dans le cas où celui-ci a choisi, en vertu de l'article 9, de calculer la concentration de soufre dans l'essence sur la base d'une moyenne de l'ensemble des lots, 80 mg/kg;
- b) dans tout autre cas :
  - (i) jusqu'au 31 décembre 2016, 40 mg/kg,
  - (ii) pour la période du 1<sup>er</sup> janvier 2017 au 31 décembre 2019, 14 mg/kg,
  - (iii) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020, 12 mg/kg.

(2) For the purpose of section 139 of the Act and subject to subsection (2.1), the pool average of a pool in respect of which a primary supplier has made an election under section 9 shall not exceed

(a) until December 31, 2016, 30 mg/kg; and

(b) on or after January 1, 2017, 10 mg/kg.

(2.1) For the purpose of subsection 139 of the Act, if a primary supplier uses sulphur compliance units to adjust a pool average in accordance with section 15, the adjusted pool average shall not exceed 10 mg/kg.

(3) For the purpose of section 139 of the Act, the concentration of sulphur in gasoline that is sold shall not exceed 80 mg/kg.

**(2) Paragraph 2(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) gasoline for use in aircraft, if the gasoline has an octane number of at least 99.5 or contains at least 5 mg/L of lead;

**(3) Subsection 2(5) of the Regulations is repealed.**

**4. (1) Subsections 3(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:**

**3. (1)** For the purposes of these Regulations, when a primary supplier takes samples they shall use one of the following methods:

(a) in the case where the primary supplier is using an alternative sampling method in accordance with subsection 6(1) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, that sampling method;

(b) in any other case, the sampling method described in the National Standard of Canada CAN/CGSB-3.5-2011, entitled *Automotive Gasoline*.

(2) For the purposes of these Regulations,

(a) the concentration of sulphur in gasoline and the concentration of sulphur in an oxygenate shall be measured in accordance with the ASTM International test method D5453-12, entitled *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Spark Ignition Engine Fuel, Diesel Engine Fuel, and Engine Oil by Ultraviolet Fluorescence*; and

(b) the concentration of sulphur in butane shall be measured in accordance with the ASTM International test method D6667-14, entitled *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

**(2) Subsections 3(6) and (7) of the Regulations are replaced by the following:**

(6) For the purposes of sections 12, 24 and 25, if a primary supplier is using an alternative method in accordance with subsection 6(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, they may use that method to analyze samples of gasoline.

(7) Despite subsection (6), compliance with a requirement set out in section 2 shall be determined in accordance with the test methods set out in subsection (2).

**5. Section 4 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**6. (1) Subsection 5(1) of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (f) and by repealing paragraph (g).**

(2) Sous réserve du paragraphe (2.1), pour l'application de l'article 139 de la Loi, la moyenne de l'ensemble des lots pour tout ensemble de lots visé par le choix exercé par le fournisseur principal en vertu de l'article 9 ne peut dépasser :

a) jusqu'au 31 décembre 2016, 30 mg/kg;

b) à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017, 10 mg/kg.

(2.1) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, si le fournisseur principal utilise des unités de conformité de soufre pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots conformément à l'article 15, la moyenne de l'ensemble des lots ajustée ne peut dépasser 10 mg/kg.

(3) Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la concentration de soufre dans l'essence vendue ne peut dépasser 80 mg/kg.

**(2) L'alinéa 2(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) à l'essence utilisée pour les aéronefs (essence aviation), si elle a un indice d'octane d'au moins 99,5 ou si elle contient au moins 5 mg/l de plomb;

**(3) Le paragraphe 2(5) du même règlement est abrogé.**

**4. (1) Les paragraphes 3(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**3. (1)** Pour l'application du présent règlement, lorsque le fournisseur principal prélève des échantillons, il doit le faire selon l'une des méthodes suivantes :

a) dans le cas où il utilise une méthode d'échantillonnage de rechange conformément au paragraphe 6(1) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, cette méthode;

b) dans tout autre cas, la méthode décrite dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-2011, intitulée *Essence automobile*.

(2) Pour l'application du présent règlement, les concentrations ci-après sont mesurées conformément aux méthodes précisées :

a) la concentration de soufre dans l'essence et la concentration de soufre dans un produit oxygéné, selon la méthode D5453-12 de l'ASTM International, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Sulfur in Light Hydrocarbons, Spark Ignition Engine Fuel, Diesel Engine Fuel, and Engine Oil by Ultraviolet Fluorescence*;

b) la concentration de soufre dans le butane, selon la méthode D6667-14 de l'ASTM International, intitulée *Standard Test Method for Determination of Total Volatile Sulfur in Gaseous Hydrocarbons and Liquefied Petroleum Gases by Ultraviolet Fluorescence*.

**(2) Les paragraphes 3(6) et (7) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(6) Pour l'application des articles 12, 24 et 25, lorsque le fournisseur principal utilise une méthode de rechange conformément au paragraphe 6(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, il peut utiliser cette méthode pour analyser les échantillons d'essence.

(7) Malgré le paragraphe (6), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe (2).

**5. L'article 4 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**6. (1) L'alinéa 5(1)g) du même règlement est abrogé.**

**(2) Subsection 5(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) A primary supplier shall, for each batch of gasoline that is identified as a type referred to in any of paragraphs (1)(b) to (f), keep a record of its type and the use for which it was sold or delivered.

**7. Subsection 6(3) of the Regulations is repealed.**

**8. (1) Subsection 9(1) of the Regulations is replaced by the following:**

9. (1) A primary supplier may, in respect of a pool, elect to calculate the concentration of sulphur in gasoline that is in the pool on the basis of a pool average by submitting to the Minister a notice of the election within the period specified in subsection (2.1).

(1.1) A pool shall be composed of one of the following:

- (a) gasoline that is produced at a particular refinery;
- (b) gasoline that is produced at a particular blending facility;
- (c) gasoline that is imported.

**(2) Paragraph 9(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) specify the pool to which the election applies;

**(3) Paragraph 9(2) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

(c) if the primary supplier intends to adjust the recorded concentration of sulphur of a batch of gasoline in accordance with subsection 10(6), describe the techniques that the primary supplier will use to construct and evidence that adjustment and the sulphur concentration and volume of the sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane added to the batch, including

- (i) the name and civic address of each facility at which the sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane will be added,
- (ii) the method by which, and the location at which, the primary supplier will determine the sulphur concentration of the sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane,
- (iii) the method by which the primary supplier will determine the volume of the sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane,
- (iv) the method by which the primary supplier will adjust the sulphur concentration of each batch,
- (v) the method by which the primary supplier will keep the record required under paragraph 12(d), and
- (vi) the location in Canada where the primary supplier will keep the records.

**(4) Subsection 9(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(2.1) The notice shall be submitted to the Minister

- (a) in the case where the primary supplier is, for the first time, producing or importing gasoline, no later than 60 days before the first day on which the gasoline is produced or imported; and
- (b) in any other case, no later than November 1 of the year before the first year in respect of which the calculation will be made on the basis of a pool average.

(3) At least 45 days before the day on which any change that affects information referred to in subsection (2) is implemented,

**(2) Le paragraphe 5(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Le fournisseur principal doit tenir un registre qui indique, à l'égard de chaque lot désigné conformément à l'un des alinéas (1)b) à f) qui a été vendu ou livré, le type d'essence en cause et l'usage auquel il est destiné.

**7. Le paragraphe 6(3) du même règlement est abrogé.**

**8. (1) Le paragraphe 9(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

9. (1) Le fournisseur principal peut choisir de calculer la concentration de soufre dans l'essence à l'égard d'un ensemble de lots sur la base de la moyenne de l'ensemble des lots en transmettant au ministre un avis de ce choix, dans le délai prévu au paragraphe (2.1).

(1.1) Un ensemble de lots est composé :

- a) soit de l'essence produite dans une raffinerie donnée;
- b) soit de l'essence produite dans une installation de mélange donnée;
- c) soit de l'essence importée.

**(2) L'alinéa 9(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) l'ensemble de lots visé par le choix;

**(3) Le paragraphe 9(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

c) s'il a l'intention de se prévaloir du paragraphe 10(6), les techniques qu'il utilisera pour établir et démontrer la concentration de soufre et le volume de tout produit oxygéné à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre ajoutés au lot et pour ajuster la concentration de soufre de ce lot, y compris les renseignements suivants :

- (i) les nom et adresse municipale de chaque installation où seront ajoutés des produits oxygénés à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre,
- (ii) le lieu où la concentration de soufre du produit oxygéné à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre sera établie et la méthode qui sera utilisée pour le faire,
- (iii) la méthode qui sera utilisée pour établir le volume du produit oxygéné à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre,
- (iv) la méthode qui sera utilisée pour ajuster la concentration de soufre de chaque lot,
- (v) la méthode de tenue de tout registre exigé à l'alinéa 12d),
- (vi) le lieu au Canada où les registres seront conservés.

**(4) Le paragraphe 9(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2.1) L'avis est transmis au ministre :

- a) dans le cas où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence pour la première fois, au moins soixante jours avant de commencer à en produire ou à en importer;
- b) dans tout autre cas, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de l'année précédant la première année pour laquelle la moyenne de l'ensemble des lots sert de base de calcul.

(3) Au moins quarante-cinq jours avant d'effectuer tout changement qui entraîne une modification des renseignements visés au

the primary supplier shall submit a notice containing the updated information to the Minister.

**9. (1) Subsection 10(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**10. (1)** Subject to subsections (2) to (6), a primary supplier shall, for each pool in respect of which they make an election under section 9, calculate the pool average of all gasoline in the pool that was identified as low-sulphur gasoline under section 5.

**(2) Subsections 10(3) to (5) of the Regulations are replaced by the following:**

(3) If a primary supplier imports and delivers a batch of low-sulphur gasoline to a refinery or a blending facility, the primary supplier may include that batch in the pool average for the refinery or blending facility if the batch is excluded from the pool average for gasoline that is imported.

(4) If a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, gasoline-like blendstock to a blending facility where it is blended to produce a batch of low-sulphur gasoline, the primary supplier may include the volume of that gasoline-like blendstock and its concentration of sulphur in the pool average for the refinery or for gasoline that is imported, if

- (a) the primary supplier owns the gasoline-like blendstock;
- (b) the gasoline-like blendstock is, prior to being blended, segregated from all other batches of gasoline stored at the blending facility; and
- (c) the batch of low-sulphur gasoline is excluded from the pool average for that blending facility.

(5) If a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, gasoline-like blendstock to a blending facility where it is blended with low-sulphur gasoline to produce a batch of low-sulphur gasoline, the primary supplier shall include the volume of that gasoline-like blendstock and its concentration of sulphur in the pool average for the refinery or for gasoline that is imported.

(6) If a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, a batch of low-sulphur gasoline to a facility where sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane is added to the batch, the primary supplier may, if they own the batch, adjust the recorded concentration of sulphur of the batch to reflect the addition of the oxygenate or butane and may use the adjusted recorded concentration of the batch, instead of its measured concentration, to calculate the pool average for the refinery or for gasoline that is imported.

(7) For the purpose of subsection (6), if the sulphur-limited oxygenate that is added to the batch is denatured fuel ethanol, the primary supplier may, in adjusting the recorded concentration of the batch, assume that the sulphur concentration of the oxygenate is 5 mg/kg.

**10. Section 11 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**11. (1) The portion of section 12 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**12.** A primary supplier who makes an election in respect of a pool under section 9 shall, for each batch of gasoline in the pool,

paragraphe (2), le fournisseur principal transmet au ministre un avis comprenant les renseignements à jour.

**9. (1) Le paragraphe 10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**10. (1)** Sous réserve des paragraphes (2) à (6), le fournisseur principal calcule, pour chaque ensemble de lots visé par le choix exercé en vertu de l'article 9, la moyenne de l'ensemble des lots d'essence à faible teneur en soufre désignés comme tel conformément à l'article 5.

**(2) Les paragraphes 10(3) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(3) Si le fournisseur principal importe un lot d'essence à faible teneur en soufre et le livre à une raffinerie ou à une installation de mélange, il peut l'inclure dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou l'installation de mélange s'il l'exclut de la moyenne de l'ensemble des lots pour les importations.

(4) Si le fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un composé de base de type essence automobile ou l'importe et le livre à une installation de mélange où il est mélangé pour produire un lot d'essence à faible teneur en soufre, il peut inclure le volume du composé de base de type essence automobile et sa concentration de soufre dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou les importations si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est propriétaire du composé de base de type essence automobile;
- b) le composé de base de type essence automobile est séparé physiquement de tous les autres lots d'essence stockés dans l'installation de mélange, jusqu'au moment où il est mélangé;
- c) le lot d'essence à faible teneur en soufre n'est pas inclus dans la moyenne de l'ensemble des lots de l'installation de mélange.

(5) Si le fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un composé de base de type essence automobile ou l'importe et le livre à une installation de mélange où il est mélangé avec de l'essence à faible teneur en soufre pour produire un lot d'essence à faible teneur en soufre, il est tenu d'inclure le volume du composé de base de type essence automobile et sa concentration de soufre dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou les importations.

(6) Si un fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un lot d'essence à faible teneur en soufre ou l'importe et le livre à une installation où lui sont ajoutés des produits oxygénés à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre, il peut, s'il est propriétaire du lot, ajuster la concentration de soufre consignée pour ce lot afin de tenir compte de l'ajout de ces produits ou de ce butane et utiliser la concentration ajustée pour ce lot au lieu de la concentration mesurée de soufre pour le calcul de la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou les importations.

(7) Pour l'application du paragraphe (6), si le produit oxygéné à concentration limitée en soufre ajouté au lot est de l'éthanol-carburant dénaturé, le fournisseur principal peut ajuster la concentration de soufre consignée pour le lot en utilisant une valeur de 5 mg/kg pour la concentration de soufre du produit oxygéné.

**10. L'article 11 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**11. (1) Le passage de l'article 12 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**12.** Le fournisseur principal qui exerce un choix en vertu de l'article 9 consigne dans un registre, à l'égard de chaque lot

keep a record in Canada, for a period of five years after the day on which the record is made, that sets out the following information:

**(2) Section 12 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (b), by adding “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (c):**

(d) if its concentration of sulphur is adjusted in accordance with subsection 10(6), its adjusted concentration of sulphur together with the sulphur concentration and volume of the sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane that was added to the batch.

**12. The heading before section 13 and sections 13 and 14 of the Regulations are replaced by the following:**

TEMPORARY SULPHUR COMPLIANCE  
UNIT TRADING SYSTEM

*Election*

**13.** (1) A primary supplier who makes an election under section 9 before the day on which this section comes into force may, in respect of the pool to which that election applies, elect to participate in the temporary sulphur compliance unit trading system by submitting to the Minister a notice of the election to participate in accordance with subsection (2).

(2) The notice shall identify the pool to which the election applies and be submitted to the Minister within 60 days after the day on which this section comes into force.

(3) A primary supplier who does not make an election under section 9 before the day on which this section comes into force may make such an election and, in respect of the pool to which that election applies, elect to participate in the temporary sulphur compliance unit trading system by submitting to the Minister a notice of their election to participate in accordance with subsection (4).

(4) The notice shall identify the pool to which the election applies and be submitted to the Minister

(a) in the case where the primary supplier is, for the first time, producing or importing gasoline, no later than 60 days before the first day on which the gasoline is produced or imported; and

(b) in any other case, no later than November 1, 2015.

*Creating Sulphur Compliance Units*

**14.** (1) Subject to subsections (2) and (3), a primary supplier who is participating in the trading system may, in respect of the pool to which the election applies, create a number of sulphur compliance units, for a year, that is equal to the amount determined in accordance with the following formula:

$$(A - B) \times C$$

where

A is one of the following:

(a) if the sulphur compliance units are created for any of the years 2012 to 2016, 30 mg/kg,

(b) if the sulphur compliance units are created for any of the years 2017 to 2019, 10 mg/kg;

d'essence qui compose l'ensemble des lots visé par ce choix, les renseignements ci-après et les conserve au Canada pendant les cinq ans suivant la date de leur consignation au registre :

**(2) L'article 12 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :**

d) si la concentration de soufre du lot est ajustée conformément au paragraphe 10(6), la concentration de soufre ajustée du lot, ainsi que la concentration de soufre et le volume du produit oxygéné à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre ajouté au lot.

**12. L'intertitre précédant l'article 13 et les articles 13 et 14 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

SYSTÈME TEMPORAIRE D'ÉCHANGE D'UNITÉS  
DE CONFORMITÉ DE SOUFRE

*Choix*

**13.** (1) Le fournisseur principal qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, avait exercé un choix en vertu de l'article 9, peut choisir, à l'égard de l'ensemble de lots visé par ce choix, de participer au système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre en transmettant au ministre un avis de son choix de participer en conformité avec le paragraphe (2).

(2) L'avis précise l'ensemble de lots à l'égard duquel le choix est exercé et est transmis au ministre dans les soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent article.

(3) Le fournisseur principal qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, n'avait pas exercé de choix en vertu de l'article 9 peut, à la fois, exercer le choix visé à cet article, à l'égard de l'ensemble de lots visé par ce choix, et choisir de participer au système temporaire d'échange d'unités de conformité de soufre, en transmettant au ministre un avis de son choix de participer en conformité avec le paragraphe (4).

(4) L'avis précise l'ensemble de lots à l'égard duquel le choix est exercé et est transmis au ministre :

a) dans le cas où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence pour la première fois, au moins soixante jours avant de commencer à en produire ou à en importer;

b) dans tout autre cas, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre 2015.

*Création d'unités de conformité de soufre*

**14.** (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le fournisseur principal qui participe au système d'échange peut créer, à l'égard de l'ensemble de lots visé par le choix, pour une année donnée, le nombre d'unités de conformité de soufre qui correspond au résultat du calcul effectué selon la formule suivante :

$$(A - B) \times C$$

où :

A représente :

a) si les unités de conformité de soufre sont créées pour l'une ou l'autre des années 2012 à 2016, 30 mg/kg,

b) si les unités de conformité de soufre sont créées pour l'une ou l'autre des années 2017 à 2019, 10 mg/kg;

B is the pool average of that pool for the year, in mg/kg; and  
 C is the volume of low-sulphur gasoline that was used to calculate the pool average, in m<sup>3</sup>.

(2) For the purpose of determining the number of sulphur compliance units for a pool referred to in paragraph 9(1.1)(c) for any of the years 2012 to 2014,

- (a) the description of B in subsection (1) is the volume-weighted average that is calculated using the year-to-date volume-weighted average value of sulphur set out in each report submitted that year in respect of a province of importation in accordance with section 8 of the *Benzene in Gasoline Regulations*; and
- (b) the description of C in subsection (1) is the sum of the volumes of gasoline supplied as set out in those reports.

(3) In the case of a primary supplier who makes an election by submitting a notice of election in accordance with paragraph 13(4)(b), the following modifications apply for the purpose of determining the number of sulphur compliance units for the pool for any of the years 2012 to 2015:

- (a) the description of B in subsection (1) is the volume-weighted average that is calculated using the year-to-date volume-weighted average value of sulphur set out in each report submitted that year in respect of a province of importation in accordance with section 8 of the *Benzene in Gasoline Regulations*; and
- (b) the description of C in subsection (1) is the sum of the volumes of gasoline supplied as set out in those reports.

(4) If the number determined in accordance with the formula is not a whole number, it shall be rounded down to the nearest whole number.

(5) A sulphur compliance unit is created when the primary supplier makes an entry of its creation in the sulphur compliance unit account book maintained by the primary supplier in accordance with section 18. The entry shall be made no later than February 15 of the year after the year for which the units are being created.

*Using Sulphur Compliance Units*

**15.** (1) A primary supplier who is participating in the trading system may use a sulphur compliance unit that they hold, in respect of a pool for which an election is made under section 13, to adjust the pool average of that pool for any of the years 2017 to 2019.

(2) The adjusted pool average for a year shall be determined in accordance with the following formula:

$$((X \times Y) - Z) / Y$$

where

- X is the pool average for the year, in mg/kg;
- Y is the volume of low-sulphur gasoline that was used to calculate the pool average, in m<sup>3</sup>; and
- Z is the number of sulphur compliance units that are being used for the year by the primary supplier.

(3) A sulphur compliance unit is used when the primary supplier makes an entry of its use in the sulphur compliance unit account

B la moyenne de l'ensemble des lots pour cet ensemble de lots pour cette année, en mg/kg;

C le volume d'essence à faible teneur en soufre utilisé en vue du calcul de la moyenne de l'ensemble des lots, en m<sup>3</sup>.

(2) Pour le calcul du nombre d'unités de conformité de soufre pour l'une ou l'autre des années 2012 à 2014, à l'égard d'un ensemble des lots visé à l'alinéa 9(1.1)c) :

- a) l'élément B de la formule figurant au paragraphe (1) correspond à la moyenne, pondérée en fonction du volume, des valeurs précisées au titre de la valeur cumulative annuelle moyenne de soufre, pondérée en fonction du volume, dans les rapports transmis en application de l'article 8 du *Règlement sur le benzène dans l'essence* pour les provinces d'importation pour cette année;
- b) l'élément C de cette formule correspond à la somme des volumes de l'essence fournie précisés dans ces rapports.

(3) Dans le cas du fournisseur principal qui exerce son choix en transmettant un avis conformément à l'alinéa 13(4)b), les variations ci-après s'appliquent pour le calcul du nombre d'unités de conformité de soufre pour l'une ou l'autre des années 2012 à 2015 :

- a) l'élément B de la formule figurant au paragraphe (1) correspond à la moyenne, pondérée en fonction du volume, des valeurs précisées au titre de la valeur cumulative annuelle moyenne de soufre, pondérée en fonction du volume, dans les rapports transmis en application de l'article 8 du *Règlement sur le benzène dans l'essence* pour les provinces d'importation pour cette année;
- b) l'élément C de cette formule correspond à la somme des volumes de l'essence fournie précisés dans ces rapports.

(4) Si le résultat du calcul n'est pas un chiffre entier, il est arrondi au nombre entier inférieur le plus proche.

(5) Une unité de conformité de soufre est créée lorsque le fournisseur principal en consigne la création dans le registre des unités de conformité de soufre qu'il tient en application de l'article 18. Il doit y consigner la création des unités pour une année donnée au plus tard le 15 février de l'année suivante.

*Utilisation des unités de conformité de soufre*

**15.** (1) Le fournisseur principal qui participe au système d'échange peut, pour les années 2017, 2018 ou 2019, ajuster la moyenne de l'ensemble des lots de l'ensemble de lots à l'égard duquel il a exercé un choix conformément à l'article 13 en utilisant des unités de conformité de soufre qu'il possède.

(2) La moyenne de l'ensemble des lots, pour une année donnée, est ajustée au moyen de la formule suivante :

$$((X \times Y) - Z) / Y$$

où :

- X représente la moyenne de l'ensemble des lots pour l'année en cause, en mg/kg;
- Y le volume d'essence à faible teneur en soufre utilisé en vue du calcul de la moyenne de l'ensemble des lots, en m<sup>3</sup>;
- Z le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées par le fournisseur principal pour l'année en cause.

(3) Une unité de conformité de soufre est utilisée lorsque le fournisseur principal en consigne l'utilisation dans le registre des



book maintained by the primary supplier in accordance with section 18. The entry shall be made no later than March 31 of the year after the year for which the unit is used.

*Transfer of Sulphur Compliance Units*

**16.** A primary supplier who is participating in the trading system may transfer any sulphur compliance units that they hold between pools for which they have made elections under section 13 or to another primary supplier who is participating in the trading system. However, a sulphur compliance unit may only be transferred between primary suppliers once.

*Ceasing Participation*

**17.** (1) A primary supplier may, in respect of a pool, cease to participate in the trading system by submitting to the Minister a notice to that effect no later than November 1 of the last year to which the election to participate applies.

(2) A primary supplier who withdraws their election under subsection 9(4) in respect of a pool ceases to participate in the trading system in respect of that pool as of the date of that withdrawal.

(3) If a primary supplier ceases to participate in the trading system in respect of a pool in accordance with this section, all sulphur compliance units that they hold in respect of that pool are cancelled.

*Sulphur Compliance Unit Account Book*

**18.** A primary supplier who is participating in the trading system shall, for each pool in respect of which they make an election under section 13, maintain a sulphur compliance unit account book that contains the following information:

- (a) the composition of the pool for which the book is being maintained;
- (b) for each year, the number of sulphur compliance units created, the date of their creation, the calculations performed under subsection 14(1) to determine the number of sulphur compliance units created and the values used to perform those calculations;
- (c) for each year, the number of sulphur compliance units that are used to adjust the pool average and the dates on which they were used;
- (d) for each year, the number of sulphur compliance units transferred or received by the primary supplier in relation to the pool, the date on which each transfer or receipt occurred, the name of the primary suppliers involved and the registration number of each refinery, blending facility or province of importation that corresponds to each pool involved in the transaction for which the primary supplier has made the election;
- (e) the number of sulphur compliance units cancelled in relation to the pool, if any; and
- (f) the balance of sulphur compliance units that the primary supplier holds in relation to the pool after each occasion on which a sulphur compliance unit is created, used, transferred, received or cancelled.

unités de conformité de soufre qu'il tient en application de l'article 18. Il doit y consigner l'utilisation des unités de conformité de soufre pour une année donnée au plus tard le 31 mars de l'année suivante.

*Transfert d'unités de conformité de soufre*

**16.** Le fournisseur principal qui participe au système d'échange peut transférer les unités de conformité de soufre qu'il détient d'un ensemble de lots à un autre ensemble de lots qui est visé par le choix exercé conformément à l'article 13 ou à un autre fournisseur principal qui participe au système d'échange. Toutefois, une unité de conformité de soufre ne peut être transférée qu'une seule fois entre fournisseurs principaux.

*Fin de la participation*

**17.** (1) Le fournisseur principal peut cesser de participer au système d'échange à l'égard d'un ensemble de lots en transmettant au ministre un avis à cet effet, au plus tard le 1<sup>er</sup> novembre de la dernière année visée par le choix de participer au système d'échange.

(2) S'il annule son choix à l'égard d'un ensemble de lots conformément au paragraphe 9(4), le fournisseur principal cesse de participer au système d'échange à l'égard de cet ensemble de lots à compter de la date de l'annulation.

(3) Dans le cas où un fournisseur principal cesse de participer au système d'échange à l'égard d'un ensemble de lots en conformité avec le présent article, les unités de conformité de soufre qu'il détient à l'égard de cet ensemble de lots sont annulées.

*Registre des unités de conformité de soufre*

**18.** Le fournisseur principal qui participe au système d'échange tient un registre des unités de conformité de soufre à l'égard de chaque ensemble de lots visé par le choix exercé conformément à l'article 13 dans lequel il consigne les renseignements suivants :

- a) la composition de l'ensemble de lots à l'égard duquel le registre est tenu;
- b) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre créées, la date à laquelle la création est consignée ainsi que les calculs effectués conformément au paragraphe 14(1) et les valeurs utilisées pour faire ces calculs;
- c) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées en vue de l'ajustement de la moyenne de l'ensemble des lots et la date à laquelle leur utilisation est consignée;
- d) pour chaque année, le nombre d'unités de conformité de soufre transférées ou reçues, la date de la transaction, le nom du fournisseur principal à qui les unités ont été transférées ou de qui elles ont été reçues et, à l'égard de chaque ensemble de lots visé par la transaction et visé par le choix, tout numéro d'enregistrement fourni pour la raffinerie, l'installation de mélange ou les provinces d'importation;
- e) le nombre d'unités de conformité de soufre annulées, le cas échéant;
- f) le solde des unités de conformité de soufre détenues chaque fois qu'une unité de conformité de soufre est créée, utilisée, transférée, reçue ou annulée.

*Other Records*

**19.** A primary supplier who is participating in the trading system shall, for each of the years 2017 to 2019, maintain a record that contains the following information for each pool in respect of which they make an election under section 13:

- (a) the pool average;
- (b) the number of sulphur compliance units used to adjust the pool average; and
- (c) the adjusted pool average, if any.

**20.** A primary supplier who is participating in the trading system shall maintain a record that contains a copy of all supporting documents for the records referred to in sections 18 and 19.

*Maintaining Records*

**21.** The primary supplier shall maintain the records referred to in sections 18 to 20 in Canada until December 31, 2025.

PART 3

REPORTS

**22.** This Part does not apply to a primary supplier who, in total, produces and imports less than 400 m<sup>3</sup> of gasoline on an annual basis.

**23.** (1) A report that is required to be submitted to the Minister under these Regulations shall be submitted electronically in the form and format specified by the Minister and bear the electronic signature of an authorized official.

(2) If the Minister has not specified an electronic form and format or if it is impractical to submit the report electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the control of the person sending the report, they shall submit it on paper, signed by an authorized official and in the form and format, if any, specified by the Minister. However, if no form and format have been specified, the report may be in any form and format.

**24.** (1) For each year in which a primary supplier produces or imports gasoline identified under subsection 5(1) or (2) as gasoline-like blendstock or low-sulphur gasoline, the primary supplier shall, for each refinery and blending facility at which they produced that gasoline and for gasoline that is imported, submit to the Minister a report that contains the information referred to in Schedule 1. However, a report is not required in respect of gasoline that is imported if the primary supplier has included all batches imported in the pool average for a refinery or blending facility in accordance with subsection 10(3).

(2) Every primary supplier shall submit to the Minister, as an annex to the report and for each batch of gasoline-like blendstock that was dispatched or imported during the period covered by the report, the information referred to in paragraphs 6(1)(a) to (e) and the actual volume of the batch dispatched or imported.

(3) The report shall be submitted on or before February 15 of the year after the year for which it is submitted.

(4) A record of analysis referred to in subsection 8(3) of the *Benzene in Gasoline Regulations* may be used for the purposes of submitting the information referred to in Schedule 1.

*Autres registres*

**19.** Le fournisseur principal qui participe au système d'échange tient, pour les années 2017, 2018 et 2019, un registre à l'égard de chaque ensemble de lots visé par le choix exercé conformément à l'article 13 dans lequel il consigne les renseignements suivants :

- a) la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque année;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées en vue de l'ajustement de la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque année;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots ajustée pour chaque année, le cas échéant.

**20.** Le fournisseur principal qui participe au système d'échange tient un registre comprenant un exemplaire de tout document à l'appui des renseignements visés aux articles 18 et 19.

*Conservation des registres*

**21.** Les registres prévus aux articles 18 à 20 doivent être conservés au Canada jusqu'au 31 décembre 2025.

PARTIE 3

RAPPORTS

**22.** Le fournisseur principal qui produit et importe au total moins de 400 m<sup>3</sup> d'essence par an n'est pas assujéti à la présente partie.

**23.** (1) Les rapports à transmettre au ministre en vertu du présent règlement sont transmis électroniquement en la forme précisée par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé.

(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme au titre du paragraphe (1) ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet un rapport n'est pas en mesure de le faire conformément à ce paragraphe, elle le transmet sur support papier, signé par l'agent autorisé, en la forme précisée par le ministre, le cas échéant.

**24.** (1) Pour chaque année où il produit ou importe de l'essence désignée conformément aux paragraphes 5(1) ou (2) comme essence à faible teneur en soufre ou composé de base de type essence automobile, le fournisseur principal transmet au ministre un rapport comportant les renseignements énumérés à l'annexe 1 pour chaque raffinerie et installation de mélange où il produit cette essence et pour les importations. Toutefois, le fournisseur principal n'est pas tenu de transmettre de rapport au ministre pour les importations s'il a inclus tous les lots d'essence qu'il a importés dans la moyenne de l'ensemble des lots pour une raffinerie ou une installation de mélange aux termes du paragraphe 10(3).

(2) Le fournisseur principal fournit au ministre, en annexe du rapport et pour chaque lot de composé de base de type essence automobile expédié ou importé au cours de la période visée par le rapport, les renseignements visés aux alinéas 6(1)a) à e) ainsi que le volume du lot qui a été expédié ou importé.

(3) Le rapport qui est transmis pour une année doit l'être au plus tard le 15 février de l'année suivante.

(4) Les renseignements visés à l'annexe 1 peuvent provenir du dossier d'analyse visé au paragraphe 8(3) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

(5) Despite subsection (4), compliance with a requirement under section 2 shall be determined in accordance with the test methods referred to in subsection 3(2).

**25.** (1) Subject to subsection (2), for each year in which a primary supplier participates in the trading system, they shall, for each pool in respect of which they make an election under section 13, submit to the Minister a report, no later than April 30 of the year after the year for which the report is submitted, that contains the information referred to in Schedule 2.

(2) In respect of each of the years 2012 to 2014, the reports shall be provided within 120 days after the day on which this section comes into force.

(3) A record of analysis referred to in subsection 8(3) of the *Benzene in Gasoline Regulations* may be used for the purposes of submitting the information referred to in Schedule 2.

(4) Despite subsection (3), compliance with a requirement under section 2 shall be determined in accordance with the test methods referred to in subsection 3(2).

**26.** (1) A primary supplier shall, for each pool in respect of which they make an election under section 9, have the records required under sections 5, 6, 12, 18 and 19 and the reports required under subsections 24(1) and 25(1) audited by an auditor who is independent of the primary supplier and submit to the Minister a report that is signed and dated by the auditor and that contains the following information:

- (a) the name and civic address of the primary supplier and the composition of the pool;
- (b) the name, civic address and qualifications of the auditor;
- (c) for each type of gasoline identified under section 5, the total volume of the gasoline and the number of batches dispatched or imported by the primary supplier;
- (d) the procedures followed by the auditor to assess the validity of the information required under these Regulations;
- (e) an assessment by the auditor of the extent to which the primary supplier has complied with these Regulations throughout the year in respect of which the audit is carried out; and
- (f) a description of the nature and date of any inaccuracies in the records and any other deviations by the primary supplier from the requirements under these Regulations.

(2) The primary supplier shall submit the auditor's report

- (a) in the case where the primary supplier is not participating in the trading system in respect of the pool for which the report is prepared, on or before May 31 of the year after the year in respect of which the audit is carried out; and
- (b) in any other case, on or before June 30 of the year after the year in respect of which the audit is carried out.

(3) In this section, "auditor" means an individual or firm that is certified, for the purposes of carrying out International Organization for Standardization quality assurance (ISO 9000 or 14000 series) assessments, by the International Register of Certificated Auditors or any other nationally or internationally recognized accreditation organization.

**13. The Regulations are amended by adding, after section 26, the Schedules 1 and 2 set out in the schedule to these Regulations.**

(5) Malgré le paragraphe (4), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe 3(2).

**25.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour chaque année où le fournisseur principal participe au système d'échange, il transmet au ministre un rapport, comportant les renseignements énumérés à l'annexe 2 pour chaque ensemble de lots à l'égard duquel il a exercé un choix conformément à l'article 13, au plus tard le 30 avril de l'année suivante.

(2) En ce qui a trait aux années 2012, 2013 et 2014, les rapports pour chaque ensemble de lots sont transmis au plus tard 120 jours après la date d'entrée en vigueur du présent article.

(3) Les renseignements visés à l'annexe 2 peuvent provenir du dossier d'analyse visé au paragraphe 8(3) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

(4) Malgré le paragraphe (3), la conformité aux exigences prévues à l'article 2 est établie au moyen de l'une des méthodes prévues au paragraphe 3(2).

**26.** (1) Pour chaque ensemble de lots à l'égard duquel il a exercé un choix en vertu de l'article 9, le fournisseur principal doit faire vérifier, par un vérificateur indépendant, les registres exigés aux articles 5, 6, 12, 18 et 19 ainsi que les rapports visés aux paragraphes 24(1) et 25(1) et transmettre au ministre un rapport, daté et signé par le vérificateur, qui contient les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse municipale du fournisseur principal et la composition de l'ensemble des lots en cause;
- b) les nom, adresse municipale et titres de compétence du vérificateur;
- c) pour chaque type d'essence désigné conformément à l'article 5, le volume total d'essence et le nombre de lots expédiés ou importés par le fournisseur principal;
- d) les méthodes utilisées par le vérificateur pour déterminer la validité des renseignements exigés par le présent règlement;
- e) l'évaluation du vérificateur indiquant dans quelle mesure le fournisseur principal s'est conformé au présent règlement au cours de l'année visée par la vérification;
- f) la nature et la date de toute inexactitude relevée dans les registres du fournisseur principal et de tout autre manquement de sa part aux exigences du présent règlement.

(2) Le fournisseur principal fournit le rapport du vérificateur, au plus tard :

- a) dans le cas où il ne participe pas au système d'échange à l'égard de l'ensemble des lots visé par le rapport, le 31 mai suivant l'année visée par la vérification;
- b) dans tout autre cas, le 30 juin suivant l'année visée par la vérification.

(3) Dans le présent article, « vérificateur » s'entend de la personne physique ou de l'entreprise qui est accréditée par l'International Register of Certificated Auditors ou tout autre organisme d'accréditation reconnu à l'échelle nationale ou internationale pour effectuer des évaluations d'assurance de la qualité prescrites par l'Organisation internationale de normalisation (séries ISO 9000 ou 14000).

**13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 26, des annexes 1 et 2 figurant à l'annexe du présent règlement.**

### TRANSITIONAL PROVISION

14. (1) A primary supplier who, before the day on which this section comes into force, made an election in respect of a pool that is composed of gasoline imported into a province is deemed to have made an election under subsection 9(1) of the *Sulphur in Gasoline Regulations* for a pool that is composed as described in paragraph 9(1.1)(c) of those Regulations.

(2) Despite subsection 9(4) of the *Sulphur in Gasoline Regulations*, a primary supplier is not permitted to withdraw the deemed election for the year 2015.

### COMING INTO FORCE

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

### SCHEDULE (Section 13)

#### SCHEDULE 1 (Subsections 24(1) and (4))

#### ANNUAL REPORT OF SULPHUR CONCENTRATION IN GASOLINE

1. The year for which the report is submitted.
2. The following information:
  - (a) the name of the primary supplier and their civic and postal addresses;
  - (b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of the primary supplier's authorized official;
  - (c) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if that person is not the authorized official; and
  - (d) a statement indicating whether the report is prepared in respect of a refinery, blending facility or gasoline that is imported, and, if applicable, the name of that refinery or blending facility and its registration number.
3. The following information respecting gasoline, other than gasoline produced for export, that was produced by the primary supplier and identified under section 5 of these Regulations as low-sulphur gasoline:
  - (a) the number of batches produced;
  - (b) the total volume produced, in m<sup>3</sup>;
  - (c) the volume-weighted average sulphur concentration, in mg/kg, or, if the primary supplier made an election under section 9 of these Regulations, the pool average, in mg/kg;
  - (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration;
  - (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration; and
  - (f) the method used to measure the sulphur concentration.

### DISPOSITION TRANSITOIRE

14. (1) Le fournisseur principal qui, avant la date d'entrée en vigueur du présent article, avait exercé un choix à l'égard d'un ensemble de lots importés dans une province, est réputé avoir exercé un choix en vertu du paragraphe 9(1) du *Règlement sur le soufre dans l'essence* à l'égard d'un ensemble de lots visé à l'alinéa 9(1.1)c) de ce règlement.

(2) Malgré le paragraphe 9(4) du *Règlement sur le soufre dans l'essence*, le fournisseur principal ne peut, pour l'année 2015, annuler le choix qu'il est réputé avoir exercé aux termes du paragraphe (1).

### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

### ANNEXE (article 13)

#### ANNEXE 1 (paragraphe 24(1) et (4))

#### RAPPORT ANNUEL SUR LA CONCENTRATION DE SOUFRE DANS L'ESSENCE

1. Année pour laquelle le rapport est transmis.
2. Renseignements suivants :
  - a) le nom du fournisseur principal et ses adresses municipale et postale;
  - b) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'agent autorisé du fournisseur principal;
  - c) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé;
  - d) une mention précisant si le rapport porte sur une raffinerie, une installation de mélange ou les importations et, le cas échéant, le nom de la raffinerie ou de l'installation de mélange ainsi que son numéro d'enregistrement.
3. Renseignements ci-après sur l'essence produite par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme essence à faible teneur en soufre, à l'exclusion de l'essence produite pour exportation :
  - a) le nombre de lots produits;
  - b) le volume total produit, en m<sup>3</sup>;
  - c) la moyenne de la concentration en soufre pondérée en fonction du volume, en mg/kg, ou, si le fournisseur principal a exercé le choix prévu à l'article 9 du présent règlement, la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
  - d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
  - e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg;
  - f) la méthode utilisée pour mesurer la concentration en soufre.

4. The following information respecting gasoline, other than gasoline in transit through Canada, that was imported by the primary supplier and identified under section 5 of these Regulations as low-sulphur gasoline:

- (a) the number of batches imported;
- (b) the total volume imported, in m<sup>3</sup>;
- (c) the volume-weighted average sulphur concentration, in mg/kg, or, if the primary supplier made an election under section 9 of these Regulations, the pool average, in mg/kg;
- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration;
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration; and
- (f) the method used to measure the sulphur concentration.

5. The following information respecting gasoline that was produced by the primary supplier and identified under section 5 of these Regulations as gasoline-like blendstock, other than gasoline-like blendstock produced for export:

- (a) the number of batches produced; and
- (b) the total volume produced, in m<sup>3</sup>.

6. The following information respecting gasoline that was imported by the primary supplier and identified under section 5 of these Regulations as gasoline-like blendstock, other than gasoline-like blendstock in transit through Canada:

- (a) the number of batches imported; and
- (b) the total volume imported, in m<sup>3</sup>.

7. For each pool in relation to which the recorded concentration of sulphur of a batch of low-sulphur gasoline was adjusted in accordance with in subsection 10(6) of these Regulations, the following information for each facility referred to in that subsection:

- (a) the civic address and name of each facility;
- (b) the types of sulphur-limited oxygenate and sulphur-limited butane that were added to low-sulphur gasoline;
- (c) the total volume of each type of sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane that was added to low-sulphur gasoline, in m<sup>3</sup>; and
- (d) the volume-weighted average sulphur concentration, in mg/kg, of each type of sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane that was added to low-sulphur gasoline.

4. Renseignements ci-après sur l'essence importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme essence à faible teneur en soufre, à l'exclusion de l'essence en transit au Canada :

- a) le nombre de lots importés;
- b) le volume total importé, en m<sup>3</sup>;
- c) la moyenne de la concentration en soufre pondérée en fonction du volume, en mg/kg, ou, si le fournisseur principal a exercé le choix prévu à l'article 9 du présent règlement, la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg;
- f) la méthode utilisée pour mesurer la concentration en soufre.

5. Renseignements ci-après sur l'essence produite par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme composé de base de type essence automobile, à l'exclusion du composé de base de type essence automobile produit pour exportation :

- a) le nombre de lots produits;
- b) le volume total produit, en m<sup>3</sup>.

6. Renseignements ci-après sur l'essence importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme composé de base de type essence automobile, à l'exclusion du composé de base de type essence automobile en transit au Canada :

- a) le nombre de lots importés;
- b) le volume total importé, en m<sup>3</sup>.

7. Pour chaque ensemble de lots dont l'un des lots d'essence à faible teneur en soufre a vu sa concentration de soufre consignée ajustée aux termes du paragraphe 10(6) du présent règlement, les renseignements ci-après pour chaque installation visée à ce paragraphe :

- a) ses nom et adresse municipale;
- b) les types de produits oxygénés à concentration limitée en soufre et de butane à concentration limitée en soufre qui ont été ajoutés à de l'essence à faible teneur en soufre;
- c) le volume total de chaque type de produit oxygéné à concentration limitée en soufre ou de butane à concentration limitée en soufre qui a été ajouté à de l'essence à faible teneur en soufre, en m<sup>3</sup>;
- d) la moyenne de la concentration en soufre pondérée en fonction du volume de chaque type de produits oxygénés à concentration limitée en soufre ou de butane à concentration limitée en soufre qui a été ajoutée à de l'essence à faible teneur en soufre, en mg/kg.

**SCHEDULE 2**  
(Subsections 25(1) and (3))

**TEMPORARY SULPHUR COMPLIANCE UNIT  
TRADING SYSTEM ANNUAL REPORT**

- 1. The year for which the report is submitted.
- 2. The following information:
  - (a) the name of the primary supplier and their civic and postal addresses;

**ANNEXE 2**  
(paragraphe 25(1) et (3))

**RAPPORT ANNUEL DU SYSTÈME TEMPORAIRE  
D'ÉCHANGE D'UNITÉS DE CONFORMITÉ DE SOUFRE**

- 1. Année pour laquelle le rapport est transmis.
- 2. Renseignements suivants :
  - a) le nom du fournisseur principal et ses adresses municipale et postale;

(b) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of the primary supplier's authorized official;

(c) the name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, email address and fax number of a contact person, if that person is not the authorized official; and

(d) the composition of the pool to which the report applies and, if applicable, the name of that refinery or blending facility and its registration number.

3. For a report that is submitted for any of the years 2012 to 2016, the following information regarding the gasoline, other than gasoline produced for export or that was in transit through Canada, that was produced or imported by the primary supplier in that year and identified under section 5 of these Regulations as low-sulphur gasoline, with separate entries for gasoline with a sulphur concentration of 30 mg/kg or less and gasoline with a sulphur concentration of more than 30 mg/kg:

- (a) the number of batches produced or imported;
- (b) the total volume produced or imported, in m<sup>3</sup>;
- (c) the pool average, in mg/kg;
- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration; and
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration.

4. For a report that is submitted for any of the years 2017 to 2019, the following information regarding the gasoline, other than gasoline produced for export or that was in transit through Canada, that was produced or imported by the primary supplier in that year and identified under section 5 of these Regulations as low-sulphur gasoline, with separate entries for gasoline with a sulphur concentration of 10 mg/kg or less and gasoline with a sulphur concentration of more than 10 mg/kg:

- (a) the number of batches produced or imported;
- (b) the total volume produced or imported, in m<sup>3</sup>;
- (c) the pool average, in mg/kg;
- (d) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the highest sulphur concentration; and
- (e) the sulphur concentration, in mg/kg, of the batch that has the lowest sulphur concentration.

5. The following information respecting sulphur compliance units:

- (a) the number of units created by the primary supplier for the year;
- (b) the number of units transferred by the primary supplier in the year;
- (c) the number of units received by the primary supplier in the year;
- (d) the number of units used by the primary supplier in the year to adjust the pool average; and
- (e) the balance of sulphur compliance units held by the primary supplier on the March 31 following the year for which the report is submitted, less the total of any units that are created for that following year.

b) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'agent autorisé du fournisseur principal;

c) les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique d'une personne-ressource, si cette personne n'est pas l'agent autorisé;

d) la composition de l'ensemble des lots à l'égard duquel le rapport est établi et, le cas échéant, le nom de la raffinerie ou de l'installation de mélange ainsi que son numéro d'enregistrement.

3. Pour le rapport visant les années 2012, 2013, 2014, 2015 ou 2016, les renseignements ci-après concernant l'essence produite et importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme essence à faible teneur en soufre — à l'exclusion de l'essence produite pour exportation et de l'essence en transit au Canada — indiqués séparément pour l'essence dont la concentration de soufre est inférieure ou égale à 30 mg/kg et celle dont la concentration est supérieure à 30 mg/kg :

- a) le nombre de lots produits ou importés;
- b) le volume total produit ou importé, en m<sup>3</sup>;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg.

4. Pour le rapport visant les années 2017, 2018 ou 2019, les renseignements ci-après concernant l'essence produite et importée par le fournisseur principal qui est désignée conformément à l'article 5 du présent règlement comme essence à faible teneur en soufre — à l'exclusion de l'essence produite pour exportation et de l'essence en transit au Canada — indiqués séparément pour l'essence dont la concentration de soufre est inférieure ou égale à 10 mg/kg et celle dont la concentration est supérieure à 10 mg/kg :

- a) le nombre de lots produits ou importés;
- b) le volume total produit ou importé, en m<sup>3</sup>;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- d) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la plus élevée, en mg/kg;
- e) la concentration en soufre du lot qui a la concentration en soufre la moins élevée, en mg/kg.

5. Renseignements ci-après concernant les unités de conformité de soufre :

- a) le nombre d'unités de conformité de soufre créées par le fournisseur principal pour l'année;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre transférées par le fournisseur principal au cours de l'année;
- c) le nombre d'unités de conformité de soufre reçues par le fournisseur principal au cours de l'année;
- d) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées par le fournisseur principal pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots pour l'année;
- e) le solde des unités de conformité de soufre que détient le fournisseur principal au 31 mars de l'année suivant celle pour laquelle le rapport est transmis, déduction faite des unités de conformité créées pour cette année.

6. The following information respecting gasoline, other than gasoline produced for export or that was in transit through Canada, that was produced or imported by the primary supplier:

- (a) the pool average, in mg/kg;
- (b) the number of sulphur compliance units used to adjust the pool average, if any; and
- (c) the adjusted pool average, in mg/kg, if any.

7. The following information respecting the trading of sulphur compliance units in the year:

- (a) the number of units transferred by the primary supplier between pools or to another primary supplier;
- (b) the number of units received by the primary supplier; and
- (c) for each transfer or receipt of a unit, the date on which it occurred, the names of all primary suppliers involved and the composition of each pool involved in the transaction for which the primary supplier has made the election under section 13.

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for these Regulations appears at page 2383, following SOR/2015-186.**

6. Renseignements ci-après concernant l'essence produite ou importée par le fournisseur principal, à l'exclusion de celle produite pour exportation et de l'essence en transit au Canada :

- a) la moyenne de l'ensemble des lots, en mg/kg;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre utilisées pour ajuster la moyenne de l'ensemble des lots, le cas échéant;
- c) la moyenne de l'ensemble des lots ajustée, en mg/kg, le cas échéant.

7. Renseignements ci-après concernant les transferts d'unités de conformité de soufre dans l'année :

- a) le nombre d'unités de conformité de soufre transférées, par le fournisseur principal, à d'autres ensembles de lots ou à un autre fournisseur principal;
- b) le nombre d'unités de conformité de soufre reçues par le fournisseur principal;
- c) la date de chaque transaction, le nom des fournisseurs principaux en cause et la composition des ensembles de lots visés par la transaction qui sont aussi visés par le choix que le fournisseur principal a exercé conformément à l'article 13.

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce règlement se trouve à la page 2383, à la suite du DORS/2015-186.**

Registration  
SOR/2015-188 July 16, 2015

FISHERIES ACT

**Regulations Amending the Marine Mammal Regulations**

P.C. 2015-1078 July 16, 2015

Whereas section 1 of *An Act respecting the Marine Mammal Regulations (seal fishery observation licence)*<sup>a</sup> requires the Governor in Council to make the amendments to the *Marine Mammal Regulations*<sup>b</sup> that are provided for in that section;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43<sup>c</sup> of the *Fisheries Act*<sup>d</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Marine Mammal Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE MARINE MAMMAL REGULATIONS**

**AMENDMENTS**

**1. Paragraph 32(2)(d) of the *Marine Mammal Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(d) whether the applicant has a stated aim of disrupting the seal fishery or has been convicted, in the five years preceding the application for the licence, of tagging, marking or moving a live seal, of contravening subsection 33(1) or of violating a condition of a seal fishery observation licence; and

**2. (1) Subsection 33(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**33.** (1) Subject to subsection (2), no person shall, except under the authority of a seal fishery observation licence issued by the Minister, approach within one nautical mile of a person who is fishing for seals.

**(2) Paragraph 33(2)(e) of the Regulations is replaced by the following:**

(e) to a person who resides on land within one nautical mile of a person who is fishing for seals.

**COMING INTO FORCE**

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

Enregistrement  
DORS/2015-188 Le 16 juillet 2015

LOI SUR LES PÊCHES

**Règlement modifiant le Règlement sur les mammifères marins**

C.P. 2015-1078 Le 16 juillet 2015

Attendu que l'article 1 de la *Loi concernant le Règlement sur les mammifères marins (permis d'observation pour la pêche du phoque)*<sup>a</sup> exige du gouverneur en conseil qu'il apporte au *Règlement sur les mammifères marins*<sup>b</sup> les modifications qui sont prévues dans cet article,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 43<sup>c</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>d</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mammifères marins*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES MAMMIFÈRES MARINS**

**MODIFICATIONS**

**1. L'alinéa 32(2)d) du Règlement sur les mammifères marins<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

d) le fait que le demandeur puisse avoir comme but avoué de perturber la pêche du phoque ou qu'il ait déjà été condamné, dans les cinq années précédant la demande, pour avoir étiqueté, marqué ou déplacé un phoque vivant, avoir contrevenu au paragraphe 33(1) ou avoir contrevenu à une condition d'un permis délivré en vertu du paragraphe (1);

**2. (1) Le paragraphe 33(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**33.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à quiconque n'est pas titulaire d'un permis d'observation pour la pêche du phoque délivré par le ministre de s'approcher à moins d'un mille marin d'une personne qui pêche le phoque.

**(2) L'alinéa 33(2)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) aux personnes qui habitent une résidence située sur la terre ferme à moins d'un mille marin de l'endroit où une personne pêche le phoque.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 28

<sup>b</sup> SOR/93-56

<sup>c</sup> S.C. 2012, c. 19, ss. 149(2) to (5)

<sup>d</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/93-56

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 28

<sup>b</sup> DORS/93-56

<sup>c</sup> L.C. 2012, ch. 19, par. 149(2) à (5)

<sup>d</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/93-56



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

Each year, between late March and mid-May, the Canadian seal harvest may attract both licensed and unlicensed observers, due in large part to the interest that animal rights and animal welfare groups have in monitoring and expressing their views on the humaneness of the seal hunt.

Individuals may seek seal fishery observation licences from the Minister of Fisheries and Oceans, who is authorized to issue seal fishery observation licences if she determines that the issuance of such a license will not cause disruption to the seal fishery. Under the authority of subsection 22(1) of the *Fisheries (General) Regulations*, the Minister may specify conditions in the licence, such as maintaining a distance of 10 metres from a person fishing for seals.

Under the *Marine Mammal Regulations*, any individual may observe the seal fishery without a licence by maintaining a distance of one-half nautical mile (i.e. 926 meters) from a person fishing for seals. While infrequent, previous violations of this requirement have created safety risks for those involved in the seal hunt. Specifically, the current one-half nautical mile distance that unlicensed observers must maintain from a person fishing for seals does not provide a significant buffer to allow enforcement officers to intervene in a situation where unlicensed observers intent on disrupting the seal hunt violate the distance requirements. Without the intervention of enforcement officers, unlicensed observers of the seal hunt can put at risk the safety or lives of sealers, enforcement officers and Coast Guard vessel crews.

On November 27, 2013, Private Member's Bill C-555, *An Act respecting the Marine Mammal Regulations (Seal Fishery Observation Licence)* [the Act] was introduced in the House of Commons by Greg Kerr, Member of Parliament for West Nova, Nova Scotia. The Act received royal assent on June 18, 2015, and requires the Governor in Council, within 60 days, to amend sections 32 and 33 of the *Marine Mammal Regulations*. The amendment increases the distance that an unlicensed observer must maintain from a person fishing for seals, except under the authority of a seal fishery observation licence, from one-half nautical mile (i.e. 926 meters) to one nautical mile (i.e. 1 852 meters).

**Background**

Sealing is culturally important to coastal communities in Atlantic Canada, Quebec, Northwest Territories and Nunavut. It has been described as a time-honored tradition and a way of life, expressing cultural pride and identity.

Canada's seal harvest is also an economic mainstay for numerous rural communities in these regions. The harvest traditionally takes place from late March until mid-May, during a period when other income-generating opportunities are limited in many of these communities. Traditionally, seals have been harvested for meat and for pelts (which includes the skin with fur still on it), both to use locally and to sell. Historically, pelts have been the most commonly-sold commercial product, although prices have been

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

Chaque année, entre la fin du mois de mars et la mi-mai, la pêche au phoque au Canada pourrait attirer des observateurs avec et sans permis, et ce, en grande partie en raison des groupes de défense des droits des animaux et du bien-être des animaux qui désirent surveiller cette activité et exprimer leurs points de vue sur la cruauté de la pêche au phoque.

Les individus peuvent demander des permis d'observation de la pêche au phoque auprès de la ministre des Pêches et des Océans qui est autorisée à délivrer de tels permis si elle détermine que celle-ci n'aura aucunement pour effet de perturber la pêche au phoque. En vertu du paragraphe 22(1) du *Règlement de pêche (dispositions générales)*, la ministre peut préciser les conditions du permis, tel le respect d'une distance de 10 mètres par rapport au chasseur de phoques.

En vertu du *Règlement sur les mammifères marins*, un individu peut observer la pêche au phoque sans permis en respectant une distance d'un demi-mille nautique (soit 926 mètres) par rapport au chasseur de phoques. Même s'ils étaient rares, les cas précédents où l'on imposait des exigences ont créé des risques pour la sécurité des chasseurs de phoques. Notamment, la distance actuelle d'un demi-mille nautique que les observateurs sans permis doivent respecter par rapport au chasseur de phoques peut ne pas constituer une zone tampon suffisante pour permettre aux agents d'application de la loi d'intervenir dans un cas où les gens qui observent la pêche au phoque sans permis constituent un risque pour la sécurité ou la vie des chasseurs, des agents d'application de la loi et des équipages des navires de la Garde côtière.

Le 27 novembre 2013, le projet de loi d'initiative parlementaire C-555, *Loi concernant le Règlement sur les mammifères marins (permis d'observation pour la pêche du phoque)* [ci-après appelée la « Loi »] a été présenté devant la Chambre des communes par Greg Kerr, député de West Nova, en Nouvelle-Écosse. La Loi a obtenu la sanction royale le 18 juin 2015 et exige que le gouverneur en conseil, dans les 60 jours, apporte des modifications aux articles 32 et 33 du *Règlement sur les mammifères marins*. Cette modification augmente la distance qu'un observateur sans permis doit respecter par rapport à un chasseur de phoques, sauf lorsqu'il est autorisé en vertu d'un permis d'observation de la pêche au phoque, alors que cette distance passe d'un demi-mille nautique (soit 926 mètres) à un mille nautique (soit 1 852 mètres).

**Contexte**

La pêche au phoque revêt une importance culturelle pour les communautés côtières dans le Canada atlantique, au Québec, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut. On l'a décrite comme une tradition consacrée et un mode de vie en vertu desquels les gens expriment leur fierté et leur identité culturelles.

Au Canada, la pêche au phoque représente également le fer de lance économique de nombreuses communautés rurales dans ces régions. La chasse se déroule traditionnellement entre la fin mars et la mi-mai, période au cours de laquelle les autres activités rémunératrices sont limitées au sein de plusieurs de ces communautés. Traditionnellement, on chassait le phoque pour sa viande et sa fourrure (ce qui comprend la peau encore dotée de sa fourrure) destinées à la consommation locale et la vente. Historiquement, la

highly volatile over the years, resulting in large fluctuations in the economic value of the industry. An emerging industry is the use of seal oil for a variety of purposes, as it is rich in omega-3s.

In 2014, more than 12 000 commercial licences were issued to sealers in Atlantic Canada, but only an estimated 1 320 of those were active. The total value of seal landings has been decreasing since 2006, when it was valued at over \$34 million and sealers received over \$100 per pelt. Significant drops in both the quantity and value of harvested pelts, punctuated by large fluctuations in pelt prices, mainly account for this trend. For decades, Canada has been the largest global exporter of seal products. Uncertainty in global markets and market access restrictions, such as the European Union (EU) and other jurisdictional seal product bans have had an impact on exports in recent years. Canada challenged the EU ban through the World Trade Organization (WTO) dispute settlement process.

Despite the challenges, export statistics demonstrate that there is global demand for seal products. Between 2005 and 2011, Canada exported over \$70 million (USD) worth of seal products, including seal pelts, value-added garments, and edible seal products (oil and meat), to more than 35 countries.

Opposition to the seal hunt and to the trade in derivative commercial products persists from animal rights and animal welfare groups that have lobbied heavily and successfully to institute seal product bans internationally. Uncertainty in global markets remains due to these market access restrictions, such as the European Union seal products ban, as well as numerous international bans on the import of seal products from countries, including the United States, Russia, Belarus, Kazakhstan, Taiwan, Mexico, and Switzerland. In China, the importation of edible seals products is prohibited; however, the importation of seal pelts is still permitted. Cumulatively, these bans have had an impact on exports in recent years.

Expanding and maintaining access to markets is of paramount importance for the Government of Canada, which supports a rules-based global trading system and upholds the position that consumers should have the opportunity to make their own informed purchasing decisions. A vital component for a humane hunt has been maintaining an open, transparent and observed hunt to demonstrate that sealers follow a strict three-step process which ensures that animals are killed quickly and humanely. Fisheries and Oceans Canada will endeavor to maintain an open, transparent, and observed hunt even with the aforementioned regulatory change.

## Objectives

This regulatory amendment provides an opportunity to improve the safety of the seal hunt. Doubling the distance that unlicensed observers must maintain minimizes the potential risk to sealers, enforcement officers and coast guard vessel crews from activities

fouurrure a été le produit commercial le plus fréquemment vendu, malgré que les prix aient été très volatils au cours des ans, ce qui entraîna des fluctuations importantes de la valeur économique de cette industrie. Une nouvelle industrie consiste à utiliser l'huile de phoque à différentes fins, puisqu'elle est riche en omégas-3.

En 2014, on a délivré au-delà de 12 000 permis commerciaux à des chasseurs de phoques dans le Canada atlantique, mais on estime qu'à peine 1 320 de ces permis étaient actifs. La valeur totale des débarquements de phoques a diminué depuis 2006, alors qu'elle atteignait plus de 34 millions de dollars et que les chasseurs de phoques pouvaient tirer 100 \$ la peau. Des baisses considérables dans la quantité et la valeur des peaux récoltées, celles-ci étant accompagnées de fluctuations considérables dans le prix des peaux, expliquent principalement cette tendance. L'incertitude sur les marchés mondiaux et les restrictions entourant l'accès aux marchés, telle l'Union européenne (UE) et d'autres interdictions territoriales imposées aux produits du phoque ont eu des répercussions sur les exportations au cours des dernières années. Le Canada a contesté l'interdiction imposée par l'UE dans le cadre du processus de règlement des différends de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Malgré les défis, les statistiques en matière d'exportations témoignent de la demande mondiale de produits du phoque. Entre 2005 et 2011, le Canada a exporté au-delà de 70 millions de dollars (US) de produits du phoque, incluant des peaux, des vêtements à valeur ajoutée, ainsi que des produits comestibles du phoque (huile et viande) dans plus de 35 pays.

On constate une opposition persistante à la pêche au phoque et au commerce des produits commerciaux dérivés en provenance des groupes de défenseurs des droits des animaux et du bien-être des animaux qui ont exercé des pressions considérables et qui sont parvenus à faire accepter des interdictions des produits du phoque à l'échelle internationale. L'incertitude sur les marchés mondiaux persiste en raison de ces restrictions d'accès au marché, telle l'interdiction des produits du phoque dans l'Union européenne, ainsi que les nombreuses interdictions imposées à l'échelle internationale à l'importation des produits du phoque dans des pays, comme les États-Unis, la Russie, le Bélarus, le Kazakhstan, Taiwan, le Mexique et la Suisse. En Chine, l'importation des produits comestibles du phoque est interdite; cependant, l'importation des peaux de phoques est encore autorisée. Cumulativement, ces interdictions ont entraîné des répercussions sur les exportations au cours des dernières années.

Le gouvernement du Canada accorde une importance de premier ordre à l'expansion et au maintien de l'accès à ces marchés, alors qu'il favorise un système de commerce mondial régi par des règles tout en confirmant la position selon laquelle les consommateurs devraient pouvoir prendre leurs propres décisions en matière d'achat informé. Un élément vital d'une chasse sans cruauté a consisté à effectuer celle-ci de manière ouverte et transparente et sous l'œil attentif d'observateurs afin de démontrer que les chasseurs respectent un processus strict en trois étapes qui assure que les animaux sont abattus rapidement par des méthodes humaines. Pêches et Océans Canada s'efforcera d'entretenir un système de chasse ouverte, transparente et surveillée malgré la modification au Règlement dont on fait état ci-dessus.

## Objectifs

Cette modification au Règlement nous donne l'occasion d'accroître la sécurité de la pêche au phoque. En doublant la distance que les observateurs sans permis doivent respecter, on réduit ainsi le risque éventuel pour les chasseurs de phoques, les agents

of non-licensed observers who try to disrupt the hunt, since it will give enforcement personnel additional time to respond and intervene in situations involving incursions within the observation limits. This regulatory change improves and enhances the effective control and management of seal fisheries to ensure the safety of all those involved.

### Description

The *Regulations Amending the Marine Mammal Regulations* amend sections 32 and 33 of the *Marine Mammal Regulations*.

Subsection 33(1) is amended by increasing the approach distance from one-half nautical mile to one nautical mile. This is the amended distance that any individual who is observing the seal fishery without a seal fishery observation license must maintain.

Paragraph 33(2)(e) is amended by increasing the distance from one-half nautical mile to one nautical mile. This provision is an exception to subsection 33(1) for those persons who reside on land within one nautical mile from a person fishing for seals.

Paragraph 32(2)(d) is amended to address the possibility that the applicant may have been convicted in the preceding five years of contravening subsection 33(1) when the distance requirement was one half nautical mile. The provision authorizes the Minister to issue seal fishery observation licences if the issuance of the licence will not cause a disruption to the seal fishery. In making this determination, the Minister must consider several factors, including whether the applicant has been convicted in the previous five years of violating the one-half nautical mile distance that unlicensed observers must maintain. To ensure clarity, paragraph 32(2)(d) will now refer to a contravention of subsection 33(1) rather than simply replacing “one-half nautical mile” with “one nautical mile.”

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs for business.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs being imposed on small business.

### Consultation

Consultations were conducted as part of the Parliamentary review process for Bill C-555, which took place from June 11 to November 26, 2014. The House of Commons Standing Committee on Fisheries and Oceans held public hearings during this period, and invited witnesses to express their views on the proposed Bill C-555.

Although the witness list for the Committee was not exhaustive, individuals or organizations could have submitted a brief to the Committee, even if they were not given the opportunity to appear. In this case, no briefs were submitted by individuals or organizations to the Committee with regard to this Act.

d’application de la loi et les équipages à bord des navires de la Garde côtière qui résulte des activités de ces observateurs sans permis qui tentent de perturber la chasse, puisque le personnel chargé de l’application de la loi disposera ainsi de temps additionnel pour réagir et intervenir dans les cas d’incursions au-delà des limites permises pour l’observation. Cette modification au Règlement améliore et rehausse le contrôle et la gestion efficaces de la pêche au phoque pour assurer ainsi la sécurité de tous les gens concernés.

### Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les mammifères marins* modifie les articles 32 et 33 du *Règlement sur les mammifères marins*.

On modifie le paragraphe 33(1) en augmentant la distance d’approche d’un demi-mille nautique à un mille nautique. Il s’agit là de la distance modifiée que doit respecter tout individu qui observe la pêche au phoque sans un permis à cet effet.

On modifie l’alinéa 33(2)e) en augmentant la distance d’un demi-mille nautique à un mille nautique. Cette disposition représente une exception au paragraphe 33(1) et s’applique aux individus qui habitent une résidence située sur la terre ferme à moins d’un mille nautique d’un chasseur de phoques.

On modifie l’alinéa 32(2)d) afin d’aborder la possibilité que le demandeur puisse avoir été reconnu coupable d’avoir contrevenu au paragraphe 33(1) au cours des cinq années précédentes, alors que la distance exigée était d’un demi-mille nautique. La disposition autorise le ministre à délivrer des permis d’observation pour la pêche au phoque, pourvu que l’émission du permis ne perturbe aucunement cette dernière. En rendant cette décision, le ministre doit tenir compte de plusieurs facteurs, à savoir si le demandeur a été reconnu coupable d’avoir dépassé, au cours des cinq années précédentes, la distance limite d’un demi-mille nautique que les observateurs sans permis doivent respecter. Pour des raisons de clarté, l’alinéa 32(2)d) fera maintenant référence à une infraction en vertu du paragraphe 33(1) plutôt que de simplement remplacer « un demi-mille nautique » par « un mille nautique ».

### Règle du un pour un

La règle du un pour un ne s’applique pas à cette proposition, puisque les coûts d’administration de l’activité restent inchangés.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisqu’il n’en résultera aucun coût pour les petites entreprises.

### Consultation

Ces consultations se sont déroulées entre le 11 juin et le 26 novembre 2014 dans le cadre du processus d’examen parlementaire du projet de loi C-555. Le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes a tenu des audiences publiques au cours de cette période en plus d’avoir invité des témoins à s’exprimer sur la proposition du projet de loi C-555.

Même si la liste des témoins du Comité était limitée, les individus ou les organisations auraient pu remettre un mémoire au Comité, et ce, même si l’on ne leur a pas offert la possibilité de comparaître. Dans ce cas-ci, le Comité n’a reçu aucun mémoire d’individus ou d’organisations par rapport à cette loi.

The following two key industry stakeholders were asked to appear before the Committee:

- The first witness was Frank Pinhorn, Executive Director, Canadian Sealers Association.
- The second witness was Dion Dakins, Chief Executive Officer (CEO), Carino Processing Ltd. (CEO of the only active processor of seal products at the time of invitation and also Chair of Seals and Sealing Network, a national non-profit organization whose membership includes a cross-section of sealing-related interests).

The Canadian Sealers Association, an association representing approximately 6 000 sealers operating in Canada, is supportive of the Act and the associated regulatory change. During the Standing Committee on Fisheries and Oceans meeting of June 11, 2014, the Canadian Sealers Association expressed its full support. The Canadian Sealers Association has stated publicly that an increase in the distance between sealers and unlicensed observers would improve the protection and safety for both. The Association has also indicated, however, that although these measures are a good starting point, it would prefer to see the increase in distance apply to both licensed and unlicensed observers.

Sealing processing companies involved in seal harvesting activities are also supportive of the Act. Carino Processing Ltd. appeared on November 25, 2014, before the Standing Committee on Fisheries and Oceans. The company supports the Act and the proposed changes to the *Marine Mammal Regulations* in principle; however, Carino proposed that further measures be taken. These included the recommendation to apply the one nautical mile observation distance to both licensed and unlicensed seal fishery observers and all vessels travelling to and from harvest sites, including marine vessels, aircraft and drones. Carino did indicate that their recommended changes would best be undertaken in other legislation and did not propose that its amendments be included in Bill C-555.

Under current licence conditions, licensed seal fishery observers must maintain a distance of 10 meters from a person engaged in a sealing activity. The 10 metres ensures that a minimal safe distance is prescribed for observers in order for sealers to conduct their work. Any person who has a stated aim of disrupting the seal hunt or interfering with sealers is very likely to be refused a seal fishery observation licence. Similarly, a person who has been convicted in the previous five years of violating their seal fishery observation licence conditions or moving, tagging or marking a live seal may not be eligible to obtain a seal fishery observation licence. Seal observation licences are valid for one day, but can be renewed.

Fisheries and Oceans Canada strives to achieve a balance between the rights of observers and those of sealers and ensure the overall safety of everyone involved in the harvest. Fisheries and Oceans respects the right of organizations and individuals to voice their opposition to the seal hunt, but also recognizes the need to ensure effective control and management of the seal fishery to protect sealers and others involved in the seal fishery from reckless and potentially dangerous activities of persons intent on disrupting the hunt. The amendment is aimed at strengthening the

On a demandé aux intervenants importants suivants de l'industrie de comparaître devant le Comité :

- Le premier témoin était Frank Pinhorn, directeur exécutif, Association canadienne des chasseurs de phoques.
- Le deuxième témoin était Dion Dakins, président-directeur général (PDG) de Carino Processing Ltd. (PDG de l'unique usine de transformation active de produits du phoque au moment de l'invitation et président du Réseau des phoques et de la pêche au phoque, un organisme national à but non lucratif dont les membres représentent des intérêts dans le domaine de la pêche au phoque).

L'Association canadienne des chasseurs de phoques, une association qui représente tout près de 6 000 chasseurs de phoques actifs au Canada, appuie la loi et la modification au Règlement correspondant. L'Association a exprimé son appui indéfectible lors de la réunion du Comité permanent des pêches et des océans qui avait lieu le 11 juin 2014. Cette association a déclaré publiquement qu'une augmentation de la distance entre les chasseurs de phoques et les observateurs sans permis aurait pour effet d'accroître la protection et la sécurité dans les deux sens. Cependant, l'Association a également déclaré que même si ces mesures représentent un point de départ intéressant, elle préférerait que la distance augmentée s'applique aux observateurs avec et sans permis.

Les entreprises de transformation qui participent aux activités de pêche au phoque sont également pour la Loi. Carino Processing Ltd. comparaisait le 25 novembre 2014 devant le Comité permanent des pêches et des océans. L'entreprise appuie en principe la Loi et les modifications proposées au *Règlement sur les mammifères marins*. Cependant, Carino a proposé d'autres mesures, dont la recommandation d'appliquer la distance d'observation d'un mille nautique aux observateurs de la pêche au phoque avec et sans permis, ainsi qu'à tous les navires naviguant en direction des points de chasse et en provenance de ceux-ci, incluant les navires maritimes, les aéronefs et les drones. Carino a déclaré qu'une autre loi se prêterait mieux à ces changements qu'elle recommande, de sorte qu'elle n'a pas proposé qu'on intègre ses modifications au projet de loi C-555.

En vertu des conditions de permis actuelles, les observateurs de la pêche au phoque avec permis doivent respecter une distance de 10 mètres par rapport à tout individu qui participe à la pêche au phoque. Il s'agit là de la distance minimale pour les observateurs, qui permet aux chasseurs de phoques d'effectuer leur travail, tout en permettant l'observation. Tout individu qui vise manifestement à perturber la pêche au phoque ou à nuire aux chasseurs de phoques se verra fort probablement refuser un permis d'observation de la pêche au phoque. De même, tout individu ayant été reconnu coupable d'avoir enfreint, au cours des cinq années précédentes, les conditions de son permis d'observation de la pêche au phoque ou d'avoir déplacé, étiqueté ou marqué un phoque vivant ne pourra se voir accorder un permis d'observation de la pêche au phoque. Les permis d'observation de la pêche au phoque sont valides pour une durée d'un jour, mais il est possible de les renouveler.

Pêches et Océans Canada s'efforce d'assurer un équilibre entre les droits des observateurs et ceux des chasseurs de phoques et de garantir la sécurité globale de tous les gens concernés par cette activité. Pêches et Océans respecte le droit des organisations et des individus qui désirent exprimer leur opposition à la pêche au phoque, mais reconnaît également le besoin d'assurer un contrôle et une gestion efficaces de cette activité afin de protéger les chasseurs de phoques et autres participants des activités insouciantes et possiblement dangereuses des individus déterminés à perturber la

management of the seal harvest to ensure that it continues to be conducted in a safe, humane and orderly manner while further improving the safety of everyone involved.

### Rationale

Enforcement in the seal fishery can be challenging, since most harvesting activities take place on ice pans and floes. Ice pans are floating sheets of ice on the open ocean that are highly susceptible to weather conditions, fluctuating ocean temperatures and wakes from vessels. Seal hunting conditions are often dangerous. Harvesters jump from their vessels to the ice floes to hunt seals.

Given that the harvest is conducted on ice pans and floes, any reckless disruption or protest activity may put sealers' safety or lives in jeopardy. A vessel seeking to interfere with the seal hunt can cover half a mile in a matter of minutes, leaving enforcement personnel very little time to react to its movements.

Vessels operating in close proximity with the intent to interfere with the seal hunt can create dangerous wakes, crack the ice and destabilize the floes, which increases the risk to sealers of injury and death by drowning and hypothermia. When unlicensed observers in the past violated the half nautical mile distance, enforcement officials were left with relatively little time, in difficult sea conditions, to react and intervene to protect sealers. Changing the current distance will enable enforcement officers to address these concerns.

The amendments will give fishery officers additional time to respond to incursions within the observation limits and Coast Guard vessels time to better manoeuvre into position. The amendments will also afford enforcement personnel additional time to advise harvesters of the potential danger, which will provide them with more time to return to the safety of their vessels or to land, as the case may be.

It is expected that increasing the distance that unlicensed seal fishery observers must maintain from a person fishing for seals will reduce the likelihood that persons operating a vessel and wishing to disrupt the seal hunt could bring a vessel dangerously close to sealers, and thereby break up or destabilize ice pans and floes on which the sealers are operating.

There is the potential that the amendments will increase the number of unlicensed observers who seek an observation licence. Fisheries and Oceans Canada has issued over a 1 000 seal fishery observation licences since 1987. In the past 10 years, this has resulted in nearly 900 days of observation by licensed observers. However, because of a decrease in the number of requests for seal fishery observation licences, the issuance of these licences has declined over the years, with only 56 being issued in 2015 (7 individuals observing for 8 days), down from 60 in 2014, and 134 in 2012. Licensed observers can be any member of the general public, but most often are representatives of animal rights and animal welfare organizations.

chasse. La modification vise à consolider la gestion de la pêche au phoque et à s'assurer qu'elle se poursuit de manière sécuritaire, humaine et ordonnée tout en améliorant davantage la sécurité de tous les gens concernés.

### Justification

Les activités d'application de la loi dans le domaine de la pêche au phoque peuvent être difficiles, puisqu'elles se déroulent pour la plupart sur des plaques de glace et des radeaux de glace. Les plaques de glace sont des lambeaux de glace qui flottent librement sur l'océan et qui réagissent grandement aux conditions météorologiques, aux variations de température dans les océans, ainsi qu'au sillage des navires. La pêche au phoque se déroule souvent dans des conditions dangereuses. Les chasseurs sautent de leurs navires sur les radeaux de glace pour chasser les phoques.

Puisque la chasse se déroule sur les glaçons et les radeaux de glace, toute activité de perturbation irresponsable ou de protestation peut mettre en péril la sécurité ou la vie des pêcheurs de phoques. Un navire tentant de nuire à la pêche au phoque peut couvrir un demi-mille en quelques minutes, ce qui laisse ainsi aux agents d'application de la loi très peu de temps pour réagir à ses mouvements.

Les navires qui évoluent dans la zone immédiate dans l'intention de nuire à la pêche au phoque peuvent provoquer des sillages dangereux, fissurer la glace et déstabiliser les radeaux, augmentant ainsi les risques aux pêcheurs de phoques de blessure et de décès par noyade et par hypothermie. Lorsqu'il arrivait que des observateurs sans permis s'aventuraient au-delà de la distance d'un demi-mille nautique, les agents d'application de la loi avaient relativement peu de temps, sur la mer agitée, pour réagir et intervenir afin de protéger les chasseurs de phoques. En modifiant la distance actuelle, on permettra aux agents d'application de la loi de répondre à ces préoccupations.

Grâce à ces modifications, les agents d'application de la loi auront davantage de temps pour réagir aux incursions à l'intérieur des limites d'observation, alors que les navires de la Garde côtière pourront ainsi mieux manoeuvrer afin de prendre position. Les modifications permettront également aux gens chargés de l'application de la loi d'aviser les chasseurs d'un danger éventuel, de sorte qu'ils auront ainsi plus de temps pour retourner en lieu sûr à bord de leurs navires ou sur la terre ferme, selon le cas.

En augmentant la distance que les observateurs sans permis de la pêche au phoque doivent respecter par rapport à tout chasseur de phoque, on réduira la probabilité que les individus à bord d'un navire désirant perturber la pêche au phoque puissent s'approcher à une distance dangereuse des chasseurs de phoques, fracturant ou déstabilisant ainsi les glaçons et les radeaux de glace sur lesquels les chasseurs de phoques exercent leurs activités.

Il est possible que les modifications augmentent le nombre d'observateurs sans permis qui souhaiteraient obtenir un permis d'observation. Pêches et Océans Canada a délivré au-delà de 1 000 permis d'observation de la pêche au phoque depuis 1987. Au cours des 10 dernières années, les observateurs avec permis ont totalisé près de 900 jours d'observation. Cependant, à cause d'une réduction du nombre de demandes pour les permis d'observation de la pêche au phoque le nombre de permis délivrés pour observer la pêche au phoque a connu une baisse au cours des ans, alors qu'on n'a accordé que 56 permis en 2015 (7 individus ayant observé l'activité pendant 8 jours), en baisse par rapport à 2014, avec 60 permis, et par rapport à 2012 avec 134 permis. Les observateurs avec permis peuvent être des membres de la population en général, mais il

The number of observation licences issued may be limited depending on the number of sealers operating in the area. Individuals who request a licence are interviewed by enforcement officers and their background and/or police record is verified. There is no cost to the Department of Fisheries and Oceans associated with any potential increase in demand for observation licences.

The amendments will also benefit seal harvesters by providing a safer and more effective environment in which to operate their vessels. Increasing the distance that unlicensed observers are required to maintain from a person fishing for seals provides an additional buffer against physical damage that may be inflicted on sealing vessels.

The seal hunt is considered a “high risk activity,” one that often results in search and rescue incidents due to vessels’ operating in challenging weather and sea conditions. The presence of vessels of unlicensed observers intent on disrupting commercial sealing operations considerably increases the risk factors for sealing vessels, and also impairs search and rescue response. As a result, as evidenced in past incidents, sealing vessels are at increased risk of being damaged by vessels operating in close proximity in a manner intended to disrupt the fishery. Harvesters have experienced, for example, near misses to their vessel stabilizers. Such collisions could entail repairs, salvage operations or complete loss of the vessel.

There are no costs associated with this regulatory amendment. It is expected that changing the distance that an unlicensed observer must remain from individuals engaged in the seal fishery will not have a financial impact on the public, the sealing industry or those who are licensed to observe the seal hunt.

### **Implementation, enforcement and service standards**

The Act received royal assent on June 18, 2015. Accordingly, the requirement to make the regulatory change put forward by Parliament to expand the current distance requirement has been brought into force.

As previously described, the *Marine Mammal Regulations* regulate matters with respect to the management and control of fishing for marine mammals and related activities in Canada or in Canadian fisheries waters. This includes the management of the seal fishery and the management of people who observe the seal fishery. Fishery officers have the primary responsibility for Monitoring-Control-Surveillance (MCS) activities and enforcement of the commercial seal harvest in Canada.

Vessels approaching the seal harvesting zone are generally warned by enforcement personnel that they are approaching a restricted operating zone and that they are not allowed to enter, unless they have a seal fishery observation licence. Enforcement officers give unlicensed observer vessels an opportunity to cease and desist and find another route or to move away.

s’agit le plus souvent de représentants d’organisations œuvrant dans le domaine des droits des animaux et du bien-être des animaux.

Le nombre de permis d’observation qu’on délivre peut être limité en fonction du nombre de chasseurs de phoques évoluant dans la région. Les individus qui présentent une demande de permis doivent se soumettre à une entrevue en compagnie des agents d’application de la loi, sans compter qu’on vérifie leurs antécédents et/ou leur dossier judiciaire. Toute augmentation éventuelle de la demande de permis d’observation n’entraîne aucun coût pour le ministère des Pêches et des Océans.

Les modifications profiteront également aux chasseurs de phoques en procurant un environnement plus sécuritaire et plus efficace pour y manœuvrer leurs navires. En augmentant la distance que les observateurs sans permis doivent respecter par rapport à un chasseur de phoques, on étire la zone tampon visant à prévenir les dommages physiques que pourraient subir les navires de pêche au phoque.

La pêche au phoque est considérée comme une « activité très risquée » qui donne souvent lieu à des missions de recherche et de sauvetage lorsque les navires évoluent dans des conditions météorologiques difficiles et sur une mer agitée. La présence des navires d’observateurs sans permis qui entendent perturber les activités commerciales de la pêche au phoque augmente considérablement les facteurs de risque des navires utilisés pour la pêche au phoque en plus de nuire aux interventions des équipes de recherche et de sauvetage. Par conséquent et comme en témoignent les incidents passés, les navires de pêche au phoque courent davantage de risque de subir des dommages causés par les navires évoluant à proximité dans le but de perturber la chasse. Dans certains cas, par exemple, les chasseurs ont constaté qu’on était presque entré en collision avec les stabilisateurs de leurs navires. De telles collisions entraîneraient des réparations, des opérations de récupération ou la perte complète du navire.

Aucun coût n’est associé à cette modification au Règlement. On s’attend à ce qu’en modifiant la distance qu’un observateur sans permis doit respecter par rapport aux individus participant à la pêche au phoque, il n’en résultera aucun impact financier sur la population, sur l’industrie de la pêche au phoque ou sur les gens autorisés à observer cette activité.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

La Loi a obtenu la sanction royale le 18 juin 2015. Par conséquent, l’obligation d’effectuer la modification proposée au Règlement par le Parlement dans le but d’accroître la distance présentement exigée est entrée en vigueur.

Comme on l’a décrit précédemment, le *Règlement sur les mammifères marins* régit les questions entourant la gestion et le contrôle de la chasse aux mammifères marins, ainsi que les activités connexes au Canada ou dans les eaux canadiennes réservées à la pêche. Cela comprend la gestion de la pêche au phoque et la gestion des gens qui observent la pêche au phoque. Les agents des pêches assument la responsabilité principale en ce qui concerne les activités de suivi, de contrôle et de surveillance (SCS), ainsi que l’application de la loi dans le domaine de la pêche au phoque à des fins commerciales au Canada.

Les navires qui approchent de la zone de pêche au phoque reçoivent généralement un avertissement du personnel d’application de la loi les avisant qu’ils approchent d’une zone d’opérations réglementée et qu’ils ne peuvent y entrer à moins de détenir un permis d’observation de la pêche au phoque. Les agents d’application de la loi accordent aux navires d’observateurs sans permis la

Every person who contravenes the *Marine Mammals Regulations*, including the new amendments to section 32 and 33, is guilty of a summary conviction or indictable offence under the *Fisheries Act*. A person convicted of a summary conviction offence is liable, for a first offence, to a fine not exceeding \$100,000 and, for any subsequent offence, to a fine not exceeding \$100,000 or to imprisonment for a term not exceeding one year, or to both. A person convicted of an indictable offence, is liable for a first offence, to a fine not exceeding \$500,000 and, for any subsequent offence, to a fine not exceeding \$500,000 or to imprisonment for a term not exceeding two years, or to both.

#### **Contact**

Peter Ferguson  
Manager  
Legislative and Regulatory Affairs  
Fisheries and Oceans Canada  
200 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0E6  
Fax: 613-993-5204  
Email: peter.ferguson@dfo-mpo.gc.ca

possibilité d'interrompre leurs activités et de se désister avant d'emprunter une autre route ou de s'éloigner.

Quiconque contrevient au *Règlement sur les mammifères marins*, y compris les nouvelles modifications aux articles 32 et 33, est reconnu coupable d'une déclaration sommaire de culpabilité ou d'une infraction punissable en vertu de la *Loi sur les pêches*. Un individu reconnu coupable d'une déclaration sommaire de culpabilité est passible, s'il s'agit d'une première infraction, d'une amende ne dépassant pas 100 000 \$ et, pour toute infraction subséquente, d'une amende ne dépassant pas 100 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement d'une durée maximale d'un an, ou les deux. Un individu reconnu coupable d'une infraction punissable est passible, s'il s'agit d'une première infraction, d'une amende ne dépassant pas 500 000 \$ et, pour toute infraction subséquente, d'une amende ne dépassant pas 500 000 \$ ou d'une peine d'emprisonnement d'une durée maximale de deux ans, ou les deux.

#### **Personne-ressource**

Peter Ferguson  
Gestionnaire  
Affaires législatives et réglementaires  
Pêches et Océans Canada  
200, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0E6  
Télécopieur : 613-993-5204  
Courriel : peter.ferguson@dfo-mpo.gc.ca

Registration  
SOR/2015-189 July 16, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-189 Le 16 juillet 2015

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES  
ET AUTRES SUBSTANCES

## Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Tapentadol)

## Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (tapentadol)

P.C. 2015-1079 July 16, 2015

C.P. 2015-1079 Le 16 juillet 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 55(1)<sup>a</sup> of the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Tapentadol)*.

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 55(1)<sup>a</sup> de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (tapentadol)*, ci-après.

### REGULATIONS AMENDING THE NARCOTIC CONTROL REGULATIONS (TAPENTADOL)

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES STUPÉFIANTS (TAPENTADOL)

#### AMENDMENT

#### MODIFICATION

1. The schedule to the *Narcotic Control Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 17:

1. L'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

18. Tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(diméthylamino)-1-éthyl-2-méthylpropyl]-phénol), its salts, derivatives and isomers and salts of derivatives and isomers

18. Tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(diméthylamino)-1-éthyl-2-méthylpropyl]-phénol), ses sels, dérivés et isomères, ainsi que les sels de ses dérivés et isomères

#### COMING INTO FORCE

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

2. These Regulations come into force 180 days after the day on which they are registered.

2. Le présent règlement entre en vigueur cent quatre-vingts jours après la date de son enregistrement.

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

(This statement is not part of the Regulations and the Order.)

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement et du Décret.)

#### Issues

#### Enjeux

Tapentadol is a synthetic opioid used for pain relief that has been marketed under the brand name NUCYNTA® since 2011 in immediate, controlled and extended-release formulations.

Le tapentadol est un opioïde synthétique qui est utilisé pour le soulagement de la douleur. Il est vendu sous l'appellation commerciale NUCYNTA® depuis 2011 en formulations immédiates, contrôlées et à libération prolongée.

While opioids like tapentadol are generally safe and effective, they can lead to physical or psychological dependence, abuse and addiction. Tapentadol can be abused by crushing the tablet and then swallowing, snorting or injecting it, which could lead to an overdose that may have lethal consequences.

Bien que les opioïdes comme le tapentadol soient généralement sûrs et efficaces, ils peuvent induire une dépendance physique ou psychologique, un usage abusif ou la toxicomanie. Un usage abusif du tapentadol peut consister à écraser le comprimé puis à avaler le produit, à le priser ou à l'injecter; entraînant possiblement une overdose et peut-être des conséquences mortelles.

Canada is the world's second largest consumer of prescription opioids per capita and there have been increasing concerns related to global access to prescription opioids due to their diversion and abuse potential, both within Canada and globally.

Le Canada est le deuxième consommateur en importance d'opioïdes d'ordonnance par habitant, et les préoccupations sont de plus en plus grandes quant à l'accès mondial aux opioïdes d'ordonnance en raison du risque de détournement et d'abus, tant au Canada qu'à l'échelle internationale.

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 22, s. 4(1)

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1041

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 22, par. 4(1)

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 19

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1041



Scheduling tapentadol under the *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) and the *Narcotic Control Regulations* (NCR) will help mitigate the risk of the diversion of tapentadol to an illicit market or use while allowing access for legitimate medical purposes. This scheduling amendment is supported by the sole manufacturer of tapentadol and is consistent with the Government of Canada's continued commitment to addressing prescription drug abuse.

## Background

The CDSA and its regulations provide a framework for the control of substances that can alter mental processes and that may produce harm to an individual or to society when diverted to an illicit market or use. Their purpose is to protect public health and maintain public safety by balancing the need for access to these substances for medical, scientific and industrial purposes with the need to minimize the risk of diversion to illicit markets and uses.

Opioids are generally listed in Schedule I to the CDSA and in the Schedule to the NCR, thereby making them subject to the most serious offences and corresponding maximum penalties.

The NCR set out the circumstances and requirements in which producers, distributors, importers, exporters, pharmacists, practitioners, and hospitals may conduct their respective authorized activities, including the possession, sale, provision, importation, exportation, and production of substances listed in the Schedule to these Regulations referred to as "narcotics."

## Objective

The purpose of this scheduling amendment is to help protect the health and safety of Canadians and decrease potential diversion and abuse by controlling tapentadol in a manner that is consistent with the scheduling of similar opioids, like morphine, hydromorphone and oxycodone.

Once tapentadol is listed in Schedule I to the CDSA, activities such as possession, trafficking, possession for the purposes of trafficking, importation, exportation, possession for the purpose of exportation, and production will be prohibited unless authorized under the NCR or exempted in accordance with section 56 of the CDSA.

## Description

This amendment will add tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(diméthylamino)-1-éthyl-2-méthylpropyl]-phénol), its salts, derivatives and isomers, and salts of derivatives and isomers to Schedule I to the CDSA and the Schedule to the NCR.

Upon scheduling tapentadol under the CDSA and the NCR, a licence issued under the NCR will be required to conduct activities such as production, distribution, importation, and exportation. The activities of importation and exportation will also require a permit. The Minister of Health has the authority under the NCR to issue, amend, renew, suspend or revoke dealers' licences as well as issue import and export permits.

In addition, there are requirements under the NCR for the secure handling/storage, record keeping, and reporting of loss and theft. The requirements for secure storage at licensed dealer sites are outlined in Health Canada's *Directive on Physical Security*

L'inscription du tapentadol aux annexes de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDAS) et du *Règlement sur les stupéfiants* (RS) aidera à atténuer le risque de détournement du tapentadol vers un marché ou un usage illicite tout en permettant son accès à des fins médicales légitimes. Cette modification des annexes est appuyée par l'unique fabricant de tapentadol et est conforme à l'engagement continu du gouvernement du Canada de lutter contre l'abus de médicaments d'ordonnance.

## Contexte

La LRCDAS et ses règlements offrent un cadre de contrôle des substances pouvant altérer les processus mentaux et représentant un danger pour les personnes ou la société si elles sont détournées vers un marché ou un usage illicite. Le but de la LRCDAS et de ses règlements connexes est de protéger la santé publique et d'assurer la sécurité publique en trouvant un équilibre entre le besoin d'accéder à ces substances pour des raisons médicales, scientifiques et industrielles et la nécessité de minimiser le risque d'un détournement vers des marchés ou des usages illicites.

Les opioïdes sont généralement énumérés dans l'annexe 1 de la LRCDAS et dans l'annexe du RS, ce qui les assujettit aux infractions les plus graves et aux peines maximales correspondantes.

Le RS précise dans quelles circonstances et conformément à quelles exigences les producteurs, les distributeurs, les importateurs, les exportateurs, les pharmaciens, les praticiens et les hôpitaux peuvent exercer leurs activités réglementées, y compris posséder, vendre, distribuer, importer et exporter, et produire des substances inscrites à l'annexe de cette réglementation connues comme des « narcotiques ».

## Objectif

L'objectif de cette modification aux annexes est d'aider à protéger la santé et la sécurité des Canadiens et à diminuer le détournement et l'abus potentiels en contrôlant le tapentadol d'une manière qui soit cohérente avec l'ajout aux annexes d'opioïdes semblables, comme la morphine, l'hydromorphone et l'oxycodone.

À la suite de l'inscription du tapentadol à l'annexe I de la LRCDAS, les activités telles que la possession, le trafic, la possession aux fins de trafic, l'importation, l'exportation, la possession aux fins d'exportation et la production seront interdites sauf dans les cas autorisés en vertu du RS ou conformément à l'exception prévue à l'article 56 de la LRCDAS.

## Description

La présente modification ajoutera le tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(diméthylamino)-1-éthyl-2-méthylpropyl]phénol), ses sels, ses dérivés et ses isomères ainsi que les sels de ses dérivés et de ses isomères à l'annexe I de la LRCDAS et à l'annexe du RS.

Lorsque le tapentadol sera inscrit aux annexes de la LRCDAS et du RS, une licence octroyée en vertu du RS sera requise pour la réalisation des activités telles que la production, la distribution, l'importation et l'exportation. Les activités d'importation et d'exportation exigeront aussi la détention d'une licence. Le ministre de la Santé est autorisé en vertu du RS de délivrer, de modifier, de renouveler, de suspendre ou de révoquer les licences des distributeurs ainsi que de délivrer des permis d'importation et d'exportation.

De plus, le RS comprend des exigences en matière de manipulation et d'entreposage sûrs, de tenue de dossiers et de déclaration de perte ou de vol. Les exigences liées à l'entreposage sûr sur les sites des distributeurs autorisés sont décrites au site Web de Santé

*Requirements for Controlled Substances* ([http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/pubs/precurs/dealers-distrib/phys\\_securit\\_directive/index-eng.php](http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/pubs/precurs/dealers-distrib/phys_securit_directive/index-eng.php)).

This regulatory amendment will provide law enforcement agencies and the Canada Border Services Agency (CBSA) with the authority to take action against illegal activities involving tapentadol. Such actions could include the seizure of tapentadol-related products and the laying of charges against those conducting activities with these substances that are not in accordance with the CDSA.

#### **“One-for-One” Rule**

In accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) requirements related to the *Cabinet Directive on Regulatory Management*, the “One-for-One” Rule was applied to calculate the estimated annualized average increase in administrative burden that would be imposed on stakeholders as a result of this amendment.

As this regulatory amendment will result in a net increase in administrative burden, the regulatory initiative is considered an “IN” under the “One-for-One” Rule. As a result, Health Canada will be required to offset an equal amount of administrative burden on business from its existing stock of regulations.

Products containing tapentadol have been marketed in Canada since 2011. Currently, there is one sole manufacturer and importer of tapentadol in Canada. In total, there are 37 licensed dealers. None of these companies meet the definition of a small business.

This regulatory amendment will lead to increased administrative burden for licensed dealers for two activities: (1) a one-time amendment to their licences to include tapentadol; and (2) the ongoing requirement to prepare import permits.

The total estimated annualized average increase in administrative cost burden for 37 licensed dealer sites will be \$4,787 as a result of licence amendments and any applications for import permits. The majority of this burden (\$4,516) will be borne by the sole manufacturer and importer of tapentadol in Canada due to the need to prepare import permits. The parameters applied in this calculation included a forecasted impact period of 10 years beginning in the year the regulatory amendment comes into force; a base year of 2012 in Canadian dollars, and a 7% discount rate.

The tapentadol supply chain also includes pharmacies; however, they will not incur additional administrative burden as a result of this amendment as they already handle narcotics. Hospital pharmacies do not meet the definition of a business under the “One-for-One” Rule.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business.

#### **Consultation**

On February 26, 2011, a Notice to Interested Parties outlining Health Canada’s proposal to add tapentadol to Schedule I to the

Canada dans la *Directive sur les exigences en matière de sécurité physique pour les substances désignées* ([http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/pubs/precurs/dealers-distrib/phys\\_securit\\_directive/index-fra.php](http://www.hc-sc.gc.ca/hc-ps/pubs/precurs/dealers-distrib/phys_securit_directive/index-fra.php)).

La modification réglementaire confèrera aux organismes d’application de la loi et à l’Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) le pouvoir de prendre des mesures contre les activités illégales relatives au tapentadol. Ces mesures comprennent la saisie de produits liés au tapentadol et la mise en accusation de ceux qui réalisent des activités avec ces substances qui ne sont pas conformes à la LRC DAS.

#### **Règle du « un pour un »**

Conformément aux exigences du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT) énoncées dans la *Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation*, la règle du « un pour un » a été appliquée pour établir une estimation de l’augmentation moyenne annualisée du fardeau administratif qui serait imposé aux intervenants en raison de la modification.

Puisque cette modification réglementaire entraînera une augmentation nette du fardeau administratif, le projet de réglementation est considéré comme un « ajout » selon la règle du « un pour un ». Ainsi, Santé Canada devra compenser cet ajout par une réduction équivalente du fardeau administratif imposé aux entreprises à partir de l’inventaire des règlements en vigueur.

Des produits contenant du tapentadol sont commercialisés au Canada depuis 2011. Actuellement, il n’y a qu’un seul fabricant et importateur de tapentadol au Canada. Au total, il y a 37 distributeurs autorisés. Aucune de ces entreprises ne correspond à la définition d’une petite entreprise.

La modification réglementaire nécessitera la réalisation de deux activités qui entraîneront une augmentation du fardeau administratif pour les distributeurs autorisés : (1) une modification ponctuelle de leurs licences de manière à inclure le tapentadol; (2) l’exigence permanente de préparer des licences d’importation.

L’estimation de l’augmentation moyenne annualisée du fardeau des coûts administratifs pour les sites de 37 distributeurs autorisés totalisera 4 787 \$ en raison des modifications des licences et des demandes de permis d’importation. La majorité de ce fardeau (4 516 \$) sera assumé par l’unique fabricant et importateur de tapentadol au Canada en raison de la nécessité de préparer des licences d’importation. Les paramètres appliqués dans ce calcul comprenaient une période d’incidence prévue de 10 ans à partir de l’année de l’entrée en vigueur de la réglementation; une année de référence 2012, en dollars canadiens et un taux d’actualisation de 7 %.

La chaîne d’approvisionnement du tapentadol comprend les pharmacies; toutefois, la modification ne leur imposera pas de fardeau administratif supplémentaire puisqu’elles manipulent déjà des narcotiques. Les pharmacies d’hôpitaux ne correspondent pas à la définition d’entreprise selon la règle du « un pour un ».

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à la présente proposition, car il n’y a pas de coûts pour les petites entreprises.

#### **Consultation**

Le 26 février 2011, un avis aux parties intéressées soulignant la proposition de Santé Canada d’ajouter le tapentadol à l’annexe I

CDSA and to the Schedule to the NCR was published in the *Canada Gazette*, Part I. Two comments were received and both were fully supportive of the scheduling of tapentadol under the CDSA and the NCR.

Health Canada consulted with the pharmacy distribution industry as well as the manufacturer of tapentadol.

Health Canada also examined how tapentadol is controlled in other countries. This proposal is consistent with scheduling in countries such as Australia, Chile, Germany, Ireland, Lithuania, the Netherlands, New Zealand, the United States and the United Kingdom.

On October 21, 2014, a World Trade Organization notification under the Technical Barriers to Trade Agreement was published for this regulatory amendment. Only one submission was received and it expressed support for the scheduling initiative and requested an extension of the proposed 90-day delayed coming-into-force period to 180 days. This request has been accommodated.

### Rationale

Studies have shown that tapentadol has abuse liability potential comparable to hydromorphone and is five times more potent for pain relief than intravenously injected morphine. Both hydromorphone and morphine are already listed in Schedule I to the CDSA and the schedule to the NCR due to their diversion and abuse potential.

No evidence of diversion or abuse in Canada has yet been reported. However, post-market surveillance of tapentadol in the United States has found low levels of diversion and abuse. To address public health and safety concerns, tapentadol was added to Schedule II of the United States *Controlled Substances Act* in 2009.

Given the elements articulated above (e.g. the need to protect the health and safety of Canadians from the risks of the diversion and abuse of tapentadol; the need to allow access for legitimate medical purposes; and trends in international controls), Health Canada has determined that tapentadol, its salts, derivatives and isomers, as well as the salts of derivatives and isomers, should be added to Schedule I to the CDSA and to the Schedule to the NCR.

This regulatory amendment will benefit Canadians, as the increased control of tapentadol will help mitigate the risks to health and safety associated with the potential diversion and/or abuse of products containing tapentadol, while allowing access to tapentadol for legitimate medical purposes.

The estimated regulatory cost calculator model total annualized average administrative costs for all stakeholders of \$4,787 associated with this amendment is considered low relative to other CDSA-related regulatory proposals. The costs to Health Canada, to law enforcement and to the CBSA in implementing this regulatory amendment are expected to be minimal and will be absorbed within existing programs.

### Implementation, enforcement and service standards

Health Canada will notify stakeholders (e.g. licensed dealers, law enforcement), provincial/territorial ministries of health, and

de la LRCDas et à l'annexe du RS a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Deux commentaires ont été reçus et les deux appuyaient entièrement l'ajout du tapentadol aux annexes de la LRCDas et du RS.

Santé Canada a consulté l'industrie de la distribution en pharmacie ainsi que le fabricant de tapentadol.

Santé Canada a également examiné comment les autres pays assurent le contrôle du tapentadol. La présente proposition s'harmonise avec l'inscription aux annexes de pays comme l'Australie, le Chili, l'Allemagne, l'Irlande, la Lituanie, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, les États-Unis et le Royaume-Uni.

Le 21 octobre 2014, un avis de l'Organisation mondiale du commerce en vertu de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce a été publié pour cette modification réglementaire. Un seul mémoire a été reçu, dans lequel on était favorable à l'initiative d'inscription aux annexes et on demandait une prolongation de la période proposée d'entrée en vigueur reportée de 90 jours à 180 jours. Cette demande a été accordée.

### Justification

Des études ont démontré que le tapentadol est susceptible de faire l'objet d'abus d'une manière comparable à l'hydromorphone, et que ce médicament est cinq fois plus efficace pour soulager la douleur que la morphine en injection intraveineuse. L'hydromorphone autant que la morphine apparaissent déjà dans l'annexe I de la LRCDas et dans l'annexe du RS en raison des possibilités d'abus et de détournement qu'elles présentent.

Aucune preuve d'abus ou de détournement n'a encore été signalée au Canada. Aux États-Unis, en revanche, une surveillance post-commercialisation du tapentadol a révélé des niveaux peu élevés d'abus et de détournement. Afin de prendre en compte la santé du public et les préoccupations en matière de sécurité, le tapentadol a été ajouté à l'annexe II de la *Loi des substances contrôlées* des États-Unis en 2009.

Compte tenu des éléments présentés précédemment (par exemple la nécessité de protéger la santé et la sécurité des Canadiens contre les risques de détournement et d'abus du tapentadol; la nécessité de permettre l'accès au tapentadol pour des fins médicales licites; les tendances et les contrôles internationaux), Santé Canada a décidé que le tapentadol, ses sels, ses dérivés, ses isomères et les sels de ses dérivés et de ses isomères, devraient être ajoutés à l'annexe I de la LRCDas et à l'annexe du RS.

Les Canadiens profiteront de la présente modification réglementaire puisque le contrôle accru du tapentadol permettra de réduire les risques pour la santé et la sécurité associés au détournement ou à l'abus potentiel de produits contenant du tapentadol, tout en permettant l'accès au tapentadol pour des fins médicales légitimes.

Le total des coûts administratifs moyens sur une base annuelle évalué au moyen du modèle de calculateur du coût de la réglementation pour tous les intervenants de 4 787 \$ lié à cette modification est considéré faible comparativement à celui d'autres propositions réglementaires concernant la LRCDas. Les coûts assumés par Santé Canada, les organismes d'application de la loi et l'ASFC pour mettre en application cette modification réglementaire devraient être minimums et seront absorbés dans le cadre des programmes existants.

### Mise en œuvre, application et normes de service

Santé Canada avisera les intervenants (par exemple les distributeurs autorisés, les organismes d'application de la loi), les

provinciales/territoriales de la santé et les autorités provinciales et territoriales chargées de la délivrance de licences en matière de médecine et de pharmacie de la présente modification réglementaire et fournira les liens pertinents sur le site Web du ministère.

ministères provinciaux et territoriaux de la santé et les autorités provinciales et territoriales chargées de la délivrance de licences en matière de médecine et de pharmacie de la présente modification réglementaire et fournira les liens pertinents sur le site Web du ministère.

Santé Canada assume la responsabilité d'évaluer les demandes de troussees d'essai liées à l'utilisation de médicaments et de substances apparaissant dans la LRCDas ainsi que de surveiller la conformité au RS.

Les organismes fédéraux, provinciaux et locaux de l'application de la loi sont chargés de prendre des mesures d'application en cas d'infractions à la LRCDas ou à ses règlements. La poursuite des contraventions conformément à la LRCDas relève du système judiciaire. Les sanctions associées à ces contraventions peuvent comprendre l'imposition d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement et varient selon l'annexe de la LRCDas dans laquelle la substance contrôlée apparaît.

Les infractions associées aux substances de l'annexe I comprennent la production, la possession, le cumul d'ordonnances médicales, le trafic, la possession en vue du trafic, l'importation, l'exportation et la possession en vue de l'exportation.

Les sanctions maximales pour une personne reconnue coupable de possession simple et de cumul d'ordonnances médicales sur déclaration sommaire d'une première infraction, sont une amende maximale de 1 000 \$ ou une peine de six mois d'emprisonnement ou les deux. Le cumul d'ordonnances médicales se produit lorsqu'une personne cherche à obtenir une ordonnance ou un narcotique auprès d'un praticien sans l'informer de toutes les ordonnances ou de tous les narcotiques obtenus au cours des 30 jours précédents. Pour une infraction subséquente, l'amende peut s'élever jusqu'à 2 000 \$ ou à une peine d'un an d'emprisonnement ou les deux. Une personne reconnue coupable d'un acte criminel lié à la possession et au cumul d'ordonnances médicales est passible d'un emprisonnement maximal de sept ans. Une personne reconnue coupable d'un acte criminel lié au trafic, à la possession en vue du trafic, à l'importation, à l'exportation, à la possession en vue de l'exportation et à la production est passible d'un emprisonnement à perpétuité. De plus, des sanctions minimales obligatoires d'un an, de deux ans ou de trois ans peuvent s'appliquer si certaines conditions sont réunies.

La présente modification réglementaire entrera en vigueur 180 jours après la date d'inscription afin de donner aux distributeurs autorisés le temps nécessaire pour demander une modification de leur licence afin d'y ajouter le tapentadol.

#### Contact

Anna Wheeler  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch  
Health Canada  
Main Statistics Canada Building  
150 Tunney's Pasture Driveway  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6  
Email: OCS\_regulatorypolicy-BSC\_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca

ministères provinciaux et territoriaux de la santé et les autorités provinciales et territoriales chargées de la délivrance de licences en matière de médecine et de pharmacie de la présente modification réglementaire et fournira les liens pertinents sur le site Web du ministère.

Santé Canada assume la responsabilité d'évaluer les demandes de troussees d'essai liées à l'utilisation de médicaments et de substances apparaissant dans la LRCDas ainsi que de surveiller la conformité au RS.

Les organismes fédéraux, provinciaux et locaux de l'application de la loi sont chargés de prendre des mesures d'application en cas d'infractions à la LRCDas ou à ses règlements. La poursuite des contraventions conformément à la LRCDas relève du système judiciaire. Les sanctions associées à ces contraventions peuvent comprendre l'imposition d'une amende ou d'une peine d'emprisonnement et varient selon l'annexe de la LRCDas dans laquelle la substance contrôlée apparaît.

Les infractions associées aux substances de l'annexe I comprennent la production, la possession, le cumul d'ordonnances médicales, le trafic, la possession en vue du trafic, l'importation, l'exportation et la possession en vue de l'exportation.

Les sanctions maximales pour une personne reconnue coupable de possession simple et de cumul d'ordonnances médicales sur déclaration sommaire d'une première infraction, sont une amende maximale de 1 000 \$ ou une peine de six mois d'emprisonnement ou les deux. Le cumul d'ordonnances médicales se produit lorsqu'une personne cherche à obtenir une ordonnance ou un narcotique auprès d'un praticien sans l'informer de toutes les ordonnances ou de tous les narcotiques obtenus au cours des 30 jours précédents. Pour une infraction subséquente, l'amende peut s'élever jusqu'à 2 000 \$ ou à une peine d'un an d'emprisonnement ou les deux. Une personne reconnue coupable d'un acte criminel lié à la possession et au cumul d'ordonnances médicales est passible d'un emprisonnement maximal de sept ans. Une personne reconnue coupable d'un acte criminel lié au trafic, à la possession en vue du trafic, à l'importation, à l'exportation, à la possession en vue de l'exportation et à la production est passible d'un emprisonnement à perpétuité. De plus, des sanctions minimales obligatoires d'un an, de deux ans ou de trois ans peuvent s'appliquer si certaines conditions sont réunies.

La présente modification réglementaire entrera en vigueur 180 jours après la date d'inscription afin de donner aux distributeurs autorisés le temps nécessaire pour demander une modification de leur licence afin d'y ajouter le tapentadol.

#### Personne-ressource

Anna Wheeler  
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs  
Santé Canada  
Immeuble principal de Statistique Canada  
150, promenade du pré Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6  
Courriel : OCS\_regulatorypolicy-BSC\_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca

Registration  
SOR/2015-190 July 16, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-190 Le 16 juillet 2015

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES  
ET AUTRES SUBSTANCES

**Order Amending Schedule I to the Controlled  
Drugs and Substances Act (Tapentadol)**

**Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant  
certaines drogues et autres substances (tapentadol)**

P.C. 2015-1080 July 16, 2015

C.P. 2015-1080 Le 16 juillet 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 60 of the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>a</sup>, deeming that it is necessary in the public interest, makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act (Tapentadol)*.

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu de l'article 60 de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (tapentadol)*, ci-après, cela lui paraissant nécessaire dans l'intérêt public.

**ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE  
CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES  
ACT (TAPENTADOL)**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI  
RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET  
AUTRES SUBSTANCES (TAPENTADOL)**

**AMENDMENT**

**MODIFICATION**

1. Schedule I to the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 21:

1. L'annexe I de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

22. Tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(dimethylamino)-1-ethyl-2-methylpropyl]-phenol), its salts, derivatives and isomers and salts of derivatives and isomers

22. Tapentadol (3-[(1R,2R)-3-(diméthylamino)-1-éthyl-2-méthylpropyl]-phénol), ses sels, dérivés et isomères, ainsi que les sels de ses dérivés et isomères

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

2. This Order comes into force 180 days after the day on which it is registered.

2. Le présent décret entre en vigueur cent quatre-vingts jours après la date de son enregistrement.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2450, following SOR/2015-189.

N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2450, à la suite du DORS/2015-189.

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>1</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 19

<sup>1</sup> L.C. 1996, ch. 19

Registration  
SOR/2015-191 July 16, 2015

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

## Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Synthetic Cannabinoids)

P.C. 2015-1081 July 16, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 55(1)<sup>a</sup> of the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Synthetic Cannabinoids)*.

### REGULATIONS AMENDING THE NARCOTIC CONTROL REGULATIONS (SYNTHETIC CANNABINOIDS)

#### AMENDMENTS

1. (1) The portion of item 17 of the schedule to the *Narcotic Control Regulations*<sup>1</sup> before subitem (1) is replaced by the following:

17. Cannabis, its preparations and derivatives, including

(2) Subitems 17(5), (6) and (7.1) of the schedule to the Regulations are repealed.

2. The schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 17:

18. Synthetic cannabinoid receptor type 1 agonists, their salts, derivatives, isomers, and salts of derivatives and isomers — with the exception of ((3S)-2,3-dihydro-5-methyl-3-(4-morpholinylmethyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalenyl-methanone (WIN 55,212-3) and its salts — including those that fall within the following core chemical structure classes:

- (1) Any substance that has a 2-(cyclohexyl)phenol structure with substitution at the 1-position of the benzene ring by a hydroxy, ether or ester group and further substituted at the 5-position of the benzene ring, whether or not further substituted on the benzene ring to any extent, and substituted at the 3'-position of the cyclohexyl ring by an alkyl, carbonyl, hydroxyl, ether or ester, and whether or not further substituted on the cyclohexyl ring to any extent, including
  - (i) Nabilone ((±)-trans-3-(1,1-diméthylheptyl)-6,6a,7,8,10,10a-hexahydro-1-hydroxy-6,6-diméthyl-9H-dibenzo[b,d]pyran-9-one)
  - (ii) Parahexyl (3-hexyl-6,6,9-triméthyl-7,8,9,10-tétrahydro-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol)

Enregistrement  
DORS/2015-191 Le 16 juillet 2015

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES

## Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (cannabinoïdes synthétiques)

C.P. 2015-1081 Le 16 juillet 2015

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 55(1)<sup>a</sup> de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (cannabinoïdes synthétiques)*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES STUPÉFIANTS (CANNABINOÏDES SYNTHÉTIQUES)

#### MODIFICATIONS

1. (1) Le passage de l'article 17 de l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants*<sup>1</sup> précédant le paragraphe (1) est remplacé par ce qui suit :

17. Chanvre indien (Cannabis), ainsi que ses préparations et dérivés, notamment :

(2) Les paragraphes 17(5), (6) et (7.1) de l'annexe du même règlement sont abrogés.

2. L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

18. Agonistes de synthèse des récepteurs cannabinoïdes de type 1, leurs sels, leurs dérivés et leurs isomères ainsi que les sels de leurs dérivés et isomères — à l'exclusion de ((3S)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalènyl-méthanone (WIN 55,212-3) et ses sels —, notamment ceux qui entrent dans les catégories de structure chimique de base suivantes :

- (1) toute substance ayant une structure 2-(cyclohexyl)phénol substituée en position 1 du cycle benzénique par un groupe hydroxy, éther ou ester et substituée davantage en position 5 du cycle benzénique, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit, et substituée en position 3' du cycle cyclohexyle par un alkyle, un carbonyle, un hydroxyle, un éther ou un ester, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
  - (i) nabilone ((±)-trans-3-(1,1-diméthylheptyl)-6,6a,7,8,10,10a-hexahydro-1-hydroxy-6,6-diméthyl-9H-dibenzo[b,d]pyran-9-one)
  - (ii) parahexyl (3-hexyl-6,6,9-triméthyl-7,8,9,10-tétrahydro-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol)

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 22, s. 4(1)

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1041

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 22, par. 4(1)

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 19

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1041

- (iii) 3-(1,2-diméthylheptyl)-7,8,9,10-tétrahydro-6,6,9-triméthyl-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol (DMHP)
- (iv) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(5-hydroxy-2-(3-hydroxypropyl)cyclohexyl)phénol (CP 55,940)
- (v) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(3-hydroxycyclohexyl)phénol (CP 47,497)
- (2) Any substance that has a 3-(1-naphthoyl)indole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the naphthyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-018)
- (ii) 1-butyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-073)
- (iii) 1-pentyl-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-122)
- (iv) 1-hexyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-019)
- (v) 1-(4-pentényl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-022)
- (vi) 1-butyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-080)
- (vii) 1-pentyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-081)
- (viii) 1-(2-morpholin-4-yléthyl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-200)
- (ix) 1-pentyl-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-210)
- (x) 1-pentyl-3-(2-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-267)
- (xi) 1-[(N-méthylpipéridin-2-yl)méthyl]-3-(1-naphthoyl)indole (AM-1220)
- (xii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(1-naphthoyl)indole (AM-2201)
- (xiii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (MAM-2201)
- (xiv) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (EAM-2201)
- (xv) ((3R)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalényl-méthanone (WIN 55,212-2)
- (3) Any substance that has a 3-(1-naphthoyl)pyrrole structure with substitution at the nitrogen atom of the pyrrole ring, whether or not further substituted on the pyrrole ring to any extent and whether or not substituted on the naphthyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-5-(2-fluorophényl)-3-(1-naphthoyl)pyrrole (JWH-307)
- (4) Any substance that has a 3-phénylacétylindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the phenyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-3-(2-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-250)
- (iii) 3-(1,2-diméthylheptyl)-7,8,9,10-tétrahydro-6,6,9-triméthyl-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol (DMHP)
- (iv) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(5-hydroxy-2-(3-hydroxypropyl)cyclohexyl)phénol (CP 55,940)
- (v) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(3-hydroxycyclohexyl)phénol (CP 47,497)
- (2) toute substance ayant une structure 3-(1-naphthoyl)indole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle naphthyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-018)
- (ii) 1-butyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-073)
- (iii) 1-pentyl-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-122)
- (iv) 1-hexyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-019)
- (v) 1-(4-pentényl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-022)
- (vi) 1-butyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-080)
- (vii) 1-pentyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-081)
- (viii) 1-(2-morpholin-4-yléthyl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-200)
- (ix) 1-pentyl-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-210)
- (x) 1-pentyl-3-(2-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-267)
- (xi) 1-[(N-méthylpipéridin-2-yl)méthyl]-3-(1-naphthoyl)indole (AM-1220)
- (xii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(1-naphthoyl)indole (AM-2201)
- (xiii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (MAM-2201)
- (xiv) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (EAM-2201)
- (xv) ((3R)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalényl-méthanone (WIN 55,212-2)
- (3) toute substance ayant une structure 3-(1-naphthoyl)pyrrole substituée à l'atome d'azote du cycle pyrrole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle naphthyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-5-(2-fluorophényl)-3-(1-naphthoyl)pyrrole (JWH-307)
- (4) toute substance ayant une structure 3-phénylacétylindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle phényle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-3-(2-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-250)

- (ii) 1-pentyl-3-(2-methylphenylacetyl)indole (JWH-251)
- (iii) 1-pentyl-3-(3-methoxyphenylacetyl)indole (JWH-302)
- (5) Any substance that has a 3-benzoylindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the phenyl ring to any extent, including
- (i) 1-(1-methylpiperidin-2-ylmethyl)-3-(2-iodobenzoyl)indole (AM-2233)
- (6) Any substance that has a 3-methanone(cyclopropyl) indole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the cyclopropyl ring to any extent, including
- (i) (1-pentyl-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (UR-144)
- (ii) (1-(5-fluoropentyl)-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (5F-UR-144)
- (iii) (1-(2-(4-morpholinyl)ethyl)-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (A-796,260)
- (7) Any substance that has a quinolin-8-yl 1H-indole-3-carboxylate structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the quinolin-8-yl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylic acid (PB-22)
- (ii) 1-(5-fluoropentyl)-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylic acid (5F-PB-22)
- (8) Any substance that has a 3-carboxamideindazole structure with substitution at the nitrogen atom of the indazole ring, whether or not further substituted on the indazole ring to any extent and whether or not substituted at the carboxamide group to any extent, including
- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AKB48)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-(5-fluoropentyl)-1H-indazole-3-carboxamide (5F-AKB48)
- (iii) N-(1-(aminocarbonyl)-2-methylpropyl)-1-(4-fluorobenzyl)-1H-indazole-3-carboxamide (AB-FUBINACA)
- (iv) N-(1-amino-3-methyl-1-oxobutan-2-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AB-PINACA)
- (9) Any substance that has a 3-carboxamideindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the
- (ii) 1-pentyl-3-(2-méthylphénylacétyl)indole (JWH-251)
- (iii) 1-pentyl-3-(3-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-302)
- (5) toute substance ayant une structure 3-benzoylindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle phényle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-(1-méthylpipéridin-2-ylméthyl)-3-(2-iodobenzoyl)indole (AM-2233)
- (6) toute substance ayant une structure 3-méthanone(cyclopropyl)indole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle cyclopropyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) (1-pentyl-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (UR-144)
- (ii) (1-(5-fluoropentyl)-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (5F-UR-144)
- (iii) (1-(2-(4-morpholinyl)éthyl)-1H-indol-3-yl) (2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (A-796,260)
- (7) toute substance ayant une structure quinolin-8-yl 1H-indole-3-carboxylate substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle quinolin-8-yl dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) acide 1-pentyl-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylique (PB-22)
- (ii) acide 1-(5-fluoropentyl)-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylique (5F-PB-22)
- (8) toute substance ayant une structure 3-carboxamideindazole substituée à l'atome d'azote du cycle indazole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution au groupe carboxamide dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AKB48)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-(5-fluoropentyl)-1H-indazole-3-carboxamide (5F-AKB48)
- (iii) N-(1-(aminocarbonyl)-2-méthylpropyl)-1-(4-fluorobenzyl)-1H-indazole-3-carboxamide (AB-FUBINACA)
- (iv) N-(1-amino-3-méthyl-1-oxobutan-2-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AB-PINACA)
- (9) toute substance ayant une structure 3-carboxamideindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de



indole ring to any extent and whether or not substituted at the carboxamide group to any extent, including

- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-fluoropentylindole-3-carboxamide (STS-135)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-pentylindole-3-carboxamide (APICA)

### COMING INTO FORCE

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

Synthetic cannabinoids are substances that bind to and activate a particular type of cannabinoid receptor in human cells, namely Type 1, which results in psychoactive effects similar to those caused by tetrahydrocannabinol (THC). THC is the principal psychoactive component in cannabis. Substances that bind to and activate these receptors are called cannabinoid receptor Type 1 agonists. The chemical structures of synthetic cannabinoids may or may not be related to THC.

Currently, most synthetic cannabinoids are developed for illicit purposes by modifying the chemical structure of existing synthetic cannabinoids. The abuse of these synthetic cannabinoids poses a health risk due to the fact that they may be more potent than THC and that chemicals inappropriate for human consumption are often used in their illicit production. Harmful health effects relating to their use include cardiovascular problems and psychological disorders that may lead to hospitalization. To date, close to 400 chemical substances have been identified worldwide as potential synthetic cannabinoids. In Canada, over 100 of these synthetic cannabinoids have been identified. These synthetic cannabinoids are often added to herbal products and falsely marketed as “legal alternatives” to cannabis as they are not specifically listed under the United Nations *Convention on Psychotropic Substances, 1971*.

#### Background

The *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) provides a legislative framework for the control of substances that can alter mental processes and that may cause harm to the health of an individual or to society when diverted or misused. Currently, over 300 substances are expressly listed in Schedules I to IV to the CDSA. Entries in the schedules may include terms such as “salts,” “derivatives,” “isomers,” “analogues,” etc., thereby capturing a range of substances that are related to the primary substances listed, but are not themselves individually listed in the schedules.

substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu’il y ait ou non substitution au groupe carboxamide dans quelque mesure que ce soit, notamment :

- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-fluoropentylindole-3-carboxamide (STS-135)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-pentylindole-3-carboxamide (APICA)

### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement et du Décret.)*

#### Enjeux

Les cannabinoïdes synthétiques sont des substances qui se lient à un type particulier de récepteur cannabinoïde dans les cellules humaines, à savoir le type 1. Les cannabinoïdes synthétiques activent ces récepteurs auxquels ils se lient, provoquant des effets psychotropes semblables à ceux causés par le tétrahydrocannabinol (THC), qui est le principal composant psychotrope du cannabis. On désigne sous le nom d’agonistes des récepteurs cannabinoïdes de type 1 les substances qui se lient à ces récepteurs et les activent. La structure chimique des cannabinoïdes synthétiques pourrait être liée ou non à celle du THC.

À l’heure actuelle, la plupart des cannabinoïdes synthétiques sont produits à des fins illicites en modifiant la structure chimique de cannabinoïdes synthétiques existants. L’utilisation de cannabinoïdes synthétiques produits illégalement présente un risque pour la santé, car ils pourraient être plus puissants que le THC ou encore avoir été préparés avec des substances chimiques non destinées à la consommation humaine. L’utilisation de ces cannabinoïdes synthétiques peut avoir des effets néfastes pour la santé, notamment des problèmes cardiovasculaires et des troubles psychologiques pouvant nécessiter une hospitalisation. À ce jour, on a dénombré dans le monde près de 400 substances chimiques considérées comme des cannabinoïdes synthétiques potentiels. Plus d’une centaine de ces cannabinoïdes synthétiques ont été recensés au Canada. Souvent ajoutés à des produits à base d’herbes médicinales, ils sont faussement présentés comme des « solutions de rechange légales » au cannabis parce qu’ils ne sont pas mentionnés dans la *Convention de 1971 sur les substances psychotropes* de l’Organisation des Nations Unies (ONU).

#### Contexte

La *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDas) fournit un cadre législatif relativement au contrôle des substances qui peuvent altérer les processus mentaux et nuire à la santé des individus et à la société lorsqu’elles sont détournées ou utilisées à mauvais escient. Plus de 300 de ces substances sont inscrites aux annexes I à IV de la LRCDas. Les entrées dans les annexes, qui comprennent des termes tels que « sels », « dérivés », « isomères » et « analogues », englobent un éventail de substances apparentées aux substances principales mentionnées, mais non expressément nommées dans les annexes.

Most synthetic cannabinoids are not individually listed in the schedules to the CDSA and its regulations. They are captured however by the term “similar synthetic preparations” (contained in the heading for Item 1 of Schedule II to the CDSA, which pertains to cannabis), as that term captures substances with pharmacological similarity to THC. Nevertheless, given the rise in the prevalence of synthetic cannabinoids, Health Canada is of the view that their controlled status should be made more explicit.

While most synthetic cannabinoids are not currently controlled under United Nations drug control conventions, the International Narcotic Control Board, a quasi-judicial body established under the United Nations *Single Convention on Narcotic Drugs, 1961*, and the United Nations Office on Drugs and Crime, the executive body of the United Nations Commission on Narcotic Drugs, have urged signatories to the United Nations drug control conventions to take steps at the national level to address the illicit manufacture and trafficking of synthetic cannabinoids, as well as health and safety issues associated with their abuse. Countries such as Austria, Ireland, Luxembourg, Switzerland, the United Kingdom and the United States have already taken measures to control synthetic cannabinoids.

### Objectives

The objective of these modifications is to amend Schedule II to the CDSA and the schedule to the *Narcotic Control Regulations* (NCR) in order to make more explicit the controlled status of synthetic cannabinoids. In so doing, the new entry is intended to better enable Health Canada and law enforcement agencies to administer and enforce provisions of the Act and its regulations with respect to these substances.

### Description

These amendments remove the term “similar synthetic preparations” in Item 1 of Schedule II to the CDSA and Item 17 of the Schedule to the NCR and add a new item with respect to synthetic cannabinoids.

The new schedule entry specifically defines synthetic cannabinoids as cannabinoid receptor Type 1 agonists and would include their salts, derivatives and isomers, and the salts of derivatives and isomers. In the interest of clarity, it also specifies known structural classes of synthetic cannabinoids with examples of particular substances within each class. In addition, given the fact that new synthetic cannabinoids are primarily developed by modification of the core chemical structures of known synthetic cannabinoids, and that such processes may result in the substances being mixed with their derivatives or isomers, the salts, derivatives and isomers and the salts of derivatives and isomers of synthetic cannabinoids are also captured.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these regulatory amendments, as there is no change in administrative costs to business. The legitimate uses of synthetic cannabinoids are already regulated under the CDSA and the NCR.

### Small business lens

The small business lens does not apply to these regulatory amendments, as there are no costs associated with the amendments.

La plupart des cannabinoïdes synthétiques ne sont pas nommés individuellement dans les annexes de la LRCIDAS et de ses règlements. Ils sont visés par le terme « préparations synthétiques semblables » (qui figure à l'article 1 de l'annexe II de la LRCIDAS, laquelle porte sur le cannabis), puisque ce terme englobe les substances semblables au THC sur le plan pharmacologique. Cependant, compte tenu de la présence croissante des cannabinoïdes synthétiques, Santé Canada est d'avis que leur statut de substance désignée devrait être énoncé de façon plus explicite.

Bien que la plupart des cannabinoïdes synthétiques ne soient pas visés par les conventions de l'ONU sur les stupéfiants, l'Organe international de contrôle des stupéfiants (organisme quasi-judiciaire créé en vertu de la *Convention unique sur les stupéfiants de 1961* de l'ONU) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (organe exécutif de la Commission des stupéfiants de l'ONU) ont fortement invité les pays signataires de ces conventions à prendre des mesures d'envergure nationale pour s'attaquer à la production et au trafic illicites de cannabinoïdes synthétiques ainsi qu'aux problèmes de santé et de sécurité découlant de leur utilisation. Certains pays, dont l'Autriche, l'Irlande, le Luxembourg, la Suisse, le Royaume-Uni et les États-Unis, ont déjà adopté des mesures pour contrôler les cannabinoïdes synthétiques.

### Objectifs

Les présentes modifications, qui touchent l'annexe II de la LRCIDAS ainsi que l'annexe du *Règlement sur les stupéfiants* (RS), ont pour objectif d'énoncer de façon plus explicite le statut des cannabinoïdes synthétiques comme substances désignées. La nouvelle entrée est destinée à mieux permettre à Santé Canada et aux organismes d'application de la loi d'administrer et d'exécuter les dispositions de la LRCIDAS et de ses règlements concernant ces substances.

### Description

Les modifications consistent à supprimer le terme « préparations synthétiques semblables » figurant à l'article 1 de l'Annexe II de la LRCIDAS et à l'article 17 de l'annexe du RS et à ajouter un nouvel article concernant les cannabinoïdes synthétiques.

La nouvelle entrée à l'annexe identifie explicitement un « cannabinoïde synthétique » comme un agoniste de synthèse des récepteurs cannabinoïdes de type 1 et englobe ses sels, ses dérivés et ses isomères, de même que les sels de ses dérivés et de ses isomères. Par souci de clarté, elle énumère les classes structurales connues des cannabinoïdes synthétiques et fournit des exemples de substances appartenant à chacune de ces classes. Par ailleurs, comme la plupart des nouveaux cannabinoïdes synthétiques sont mis au point en modifiant la structure chimique de base de cannabinoïdes synthétiques existants, de sorte que les substances pourraient être mélangées avec leurs dérivés ou leurs isomères, l'entrée vise aussi les sels, les dérivés et les isomères, ainsi que les sels des dérivés et des isomères des cannabinoïdes synthétiques.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, étant donné que celles-ci n'entraînent aucun changement dans les coûts administratifs pour les entreprises. Les usages légitimes des cannabinoïdes synthétiques sont déjà réglementés par la LRCIDAS et le RS.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, car elles n'engendreront aucun coût.

## Consultation

Health Canada published on January 31, 2015, a Notice to Interested Parties in the *Canada Gazette*, Part I, to notify stakeholders and the general public regarding these regulatory amendments. One comment fully supporting the amendments was received. A World Trade Organization Technical Barriers to Trade notification was also published on February 10, 2015. No substantive comments were received.

## Rationale

Synthetic cannabinoids are being illicitly developed and manufactured at a rapid pace, with new ones being created each year. Their emergence in the market as falsely marketed “legal alternatives” to cannabis has presented a health and safety risk to Canadians. Replacing the term “similar synthetic preparations” with a clear definition of the substances based on pharmacological activity, accompanied by a list of classes of core chemical structures of the known synthetic cannabinoids provides greater specificity. This improves the enforcement of the CDSA to protect the health and safety of Canadians.

## Implementation, enforcement and service standards

These regulatory amendments will not result in significant changes to the Government of Canada, industries or Canadians. Any legitimate uses of synthetic cannabinoids are already regulated under the CDSA and the NCR. Federal, provincial and local law enforcement agencies are responsible for taking enforcement action in response to contraventions of the CDSA, including illicit activities involving synthetic cannabinoids.

These regulatory amendments will come into force on the day on which they are registered.

## Contact

Denis Arseneault  
Healthy Environments and Consumer Safety Branch  
Health Canada  
Main Statistics Canada Building  
150 Tunney’s Pasture Driveway  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Email: OCS\_regulatorypolicy-BSC\_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca

## Consultation

Le 31 janvier 2015, Santé Canada a publié un avis aux parties intéressées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour informer les parties intéressées et le grand public des présentes modifications à la réglementation. Un commentaire appuyant sans réserve les modifications a été reçu. Le 10 février 2015, une notification de l’Organisation mondiale du commerce sur les obstacles techniques au commerce a été publiée. Aucun commentaire notable n’a été reçu en réponse à celle-ci.

## Justification

Les cannabinoïdes synthétiques sont produits illégalement et fabriqués rapidement : de nouveaux font leur apparition chaque année. La commercialisation croissante de produits faussement présentés comme des « solutions de rechange légales » au cannabis présente un risque pour la santé et la sécurité de la population canadienne. Le remplacement du terme « préparations synthétiques semblables » par une description claire des substances fondée sur leur activité pharmacologique, accompagnée d’une classification des structures chimiques de base des cannabinoïdes synthétiques connus, fournit une plus grande spécificité. Cette modification améliore la capacité d’application de la LRCDas en plus de contribuer à la protection de la santé et de la sécurité de la population canadienne.

## Mise en œuvre, application et normes de service

Les présentes modifications à la réglementation n’entraîneront aucun changement important pour le gouvernement du Canada, le secteur industriel ni la population canadienne. Les usages légitimes des cannabinoïdes synthétiques sont déjà réglementés par la LRCDas et le RS. Les organismes fédéraux, provinciaux et locaux d’application de la loi doivent prendre les mesures nécessaires en cas d’infractions à la LRCDas, y compris toute activité illicite impliquant des cannabinoïdes synthétiques.

Les présentes modifications à la réglementation entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

## Personne-ressource

Denis Arseneault  
Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs  
Santé Canada  
Immeuble principal de Statistique Canada  
150, promenade du pré Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Courriel : OCS\_regulatorypolicy-BSC\_politiquereglementaire@hc-sc.gc.ca

Registration  
SOR/2015-192 July 16, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-192 Le 16 juillet 2015

CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT

LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES  
SUBSTANCES

**Order Amending Schedule II to the Controlled  
Drugs and Substances Act (Synthetic  
Cannabinoids)**

**Décret modifiant l'annexe II de la Loi  
réglementant certaines drogues et autres  
substances (cannabinoïdes synthétiques)**

P.C. 2015-1082 July 16, 2015

C.P. 2015-1082 Le 16 juillet 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 60 of the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>a</sup>, deeming that it is necessary in the public interest, makes the annexed *Order Amending Schedule II to the Controlled Drugs and Substances Act (Synthetic Cannabinoids)*.

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu de l'article 60 de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe II de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (cannabinoïdes synthétiques)*, ci-après, cela lui paraissant nécessaire dans l'intérêt public.

**ORDER AMENDING SCHEDULE II TO THE  
CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES  
ACT (SYNTHETIC CANNABINOIDS)**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE II DE LA LOI  
RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET  
AUTRES SUBSTANCES (CANNABINOÏDES  
SYNTHÉTIQUES)**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) The portion of item 1 of Schedule II to the *Controlled Drugs and Substances Act*<sup>1</sup> before subitem (1) is replaced by the following:**

**1. (1) Le passage de l'article 1 de l'annexe II de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*<sup>1</sup> précédant le paragraphe (1) est remplacé par ce qui suit :**

1. Cannabis, its preparations and derivatives, including

1. Chanvre indien (Cannabis), ainsi que ses préparations et dérivés, notamment :

**(2) Subitems 1(5), (6) and (7.1) of Schedule II to the Act are repealed.**

**(2) Les paragraphes 1(5), (6) et (7.1) de l'annexe II de la même loi sont abrogés.**

**2. Schedule II to the Act is amended by adding the following after item 1:**

**2. L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :**

2. Synthetic cannabinoid receptor type 1 agonists, their salts, derivatives, isomers, and salts of derivatives and isomers — with the exception of ((3S)-2,3-dihydro-5-methyl-3-(4-morpholinylmethyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalenyl-methanone (WIN 55,212-3) and its salts — including those that fall within the following core chemical structure classes:

2. Agonistes de synthèse des récepteurs cannabinoïdes de type 1, leurs sels, leurs dérivés et leurs isomères ainsi que les sels de leurs dérivés et isomères — à l'exclusion de ((3S)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalényl-méthanone (WIN 55,212-3) et ses sels —, notamment ceux qui entrent dans les catégories de structure chimique de base suivantes :

(1) Any substance that has a 2-(cyclohexyl)phenol structure with substitution at the 1-position of the benzene ring by a hydroxy, ether or ester group and further substituted at the 5-position of the benzene ring, whether or not further substituted on the benzene ring to any extent, and substituted at the 3'-position of the cyclohexyl ring by an alkyl, carbonyl, hydroxyl, ether or ester, and whether or not further substituted on the cyclohexyl ring to any extent, including

(1) toute substance ayant une structure 2-(cyclohexyl)phénol substituée en position 1 du cycle benzénique par un groupe hydroxy, éther ou ester et substituée davantage en position 5 du cycle benzénique, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit, et substituée en position 3' du cycle cyclohexyle par un alkyle, un carbonyle, un hydroxyle, un éther ou un ester, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit, notamment :

(i) Nabilone ((±)-trans-3-(1,1-dimethylheptyl)-6,6a,7,8,10,10a-hexahydro-1-hydroxy-6,6-dimethyl-9H-dibenzo[b,d]pyran-9-one)

(i) nabilone ((±)-trans-3-(1,1-diméthylheptyl)-6,6a,7,8,10,10a-hexahydro-1-hydroxy-6,6-diméthyl-9H-dibenzo[b,d]pyran-9-one)

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>1</sup> S.C. 1996, c. 19

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 19

<sup>1</sup> L.C. 1996, ch. 19

- (ii) Parahexyl (3-hexyl-6,6,9-triméthyl-7,8,9,10-tétrahydro-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol)
- (iii) 3-(1,2-diméthylheptyl)-7,8,9,10-tétrahydro-6,6,9-triméthyl-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol (DMHP)
- (iv) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(5-hydroxy-2-(3-hydroxypropyl)cyclohexyl)phénol (CP 55,940)
- (v) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(3-hydroxycyclohexyl)phénol (CP 47,497)
- (2) Any substance that has a 3-(1-naphthoyl)indole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the naphthyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-018)
- (ii) 1-butyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-073)
- (iii) 1-pentyl-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-122)
- (iv) 1-hexyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-019)
- (v) 1-(4-pentényl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-022)
- (vi) 1-butyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-080)
- (vii) 1-pentyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-081)
- (viii) 1-(2-morpholin-4-ylethyl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-200)
- (ix) 1-pentyl-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-210)
- (x) 1-pentyl-3-(2-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-267)
- (xi) 1-[(N-méthylpiperidin-2-yl)méthyl]-3-(1-naphthoyl)indole (AM-1220)
- (xii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(1-naphthoyl)indole (AM-2201)
- (xiii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (MAM-2201)
- (xiv) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (EAM-2201)
- (xv) ((3R)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalényl-méthanone (WIN 55,212-2)
- (3) Any substance that has a 3-(1-naphthoyl)pyrrole structure with substitution at the nitrogen atom of the pyrrole ring, whether or not further substituted on the pyrrole ring to any extent and whether or not substituted on the naphthyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-5-(2-fluorophényl)-3-(1-naphthoyl)pyrrole (JWH-307)
- (4) Any substance that has a 3-phenylacetylindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the phenyl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-3-(2-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-250)
- (ii) parahexyl (3-hexyl-6,6,9-triméthyl-7,8,9,10-tétrahydro-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol)
- (iii) 3-(1,2-diméthylheptyl)-7,8,9,10-tétrahydro-6,6,9-triméthyl-6H-dibenzo[b,d]pyran-1-ol (DMHP)
- (iv) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(5-hydroxy-2-(3-hydroxypropyl)cyclohexyl)phénol (CP 55,940)
- (v) 5-(1,1-diméthylheptyl)-2-(3-hydroxycyclohexyl)phénol (CP 47,497)
- (2) toute substance ayant une structure 3-(1-naphthoyl)indole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle naphthyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-018)
- (ii) 1-butyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-073)
- (iii) 1-pentyl-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-122)
- (iv) 1-hexyl-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-019)
- (v) 1-(4-pentényl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-022)
- (vi) 1-butyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-080)
- (vii) 1-pentyl-3-(4-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-081)
- (viii) 1-(2-morpholin-4-yléthyl)-3-(1-naphthoyl)indole (JWH-200)
- (ix) 1-pentyl-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (JWH-210)
- (x) 1-pentyl-3-(2-méthoxy-1-naphthoyl)indole (JWH-267)
- (xi) 1-[(N-méthylpiperidin-2-yl)méthyl]-3-(1-naphthoyl)indole (AM-1220)
- (xii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(1-naphthoyl)indole (AM-2201)
- (xiii) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-méthyl-1-naphthoyl)indole (MAM-2201)
- (xiv) 1-(5-fluoropentyl)-3-(4-éthyl-1-naphthoyl)indole (EAM-2201)
- (xv) ((3R)-2,3-dihydro-5-méthyl-3-(4-morpholinylméthyl)pyrrolo[1,2,3-de]-1,4-benzoxazin-6-yl)-1-naphthalényl-méthanone (WIN 55,212-2)
- (3) toute substance ayant une structure 3-(1-naphthoyl)pyrrole substituée à l'atome d'azote du cycle pyrrole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle naphthyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-5-(2-fluorophényl)-3-(1-naphthoyl)pyrrole (JWH-307)
- (4) toute substance ayant une structure 3-phénylacétylindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle phényle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-pentyl-3-(2-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-250)

- (ii) 1-pentyl-3-(2-methylphenylacetyl)indole (JWH-251)
- (iii) 1-pentyl-3-(3-methoxyphenylacetyl)indole (JWH-302)
- (5) Any substance that has a 3-benzoylindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the phenyl ring to any extent, including
- (i) 1-(1-methylpiperidin-2-ylmethyl)-3-(2-iodobenzoyl)indole (AM-2233)
- (6) Any substance that has a 3-methanone(cyclopropyl)indole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the cyclopropyl ring to any extent, including
- (i) (1-pentyl-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (UR-144)
- (ii) (1-(5-fluoropentyl)-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (5F-UR-144)
- (iii) (1-(2-(4-morpholinyl)ethyl)-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tetramethylcyclopropyl)-methanone (A-796,260)
- (7) Any substance that has a quinolin-8-yl 1H-indole-3-carboxylate structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the indole ring to any extent and whether or not substituted on the quinolin-8-yl ring to any extent, including
- (i) 1-pentyl-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylic acid (PB-22)
- (ii) 1-(5-fluoropentyl)-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylic acid (5F-PB-22)
- (8) Any substance that has a 3-carboxamideindazole structure with substitution at the nitrogen atom of the indazole ring, whether or not further substituted on the indazole ring to any extent and whether or not substituted at the carboxamide group to any extent, including
- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AKB48)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-(5-fluoropentyl)-1H-indazole-3-carboxamide (5F-AKB48)
- (iii) N-(1-(aminocarbonyl)-2-methylpropyl)-1-(4-fluorobenzyl)-1H-indazole-3-carboxamide (AB-FUBINACA)
- (iv) N-(1-amino-3-methyl-1-oxobutan-2-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AB-PINACA)
- (9) Any substance that has a 3-carboxamideindole structure with substitution at the nitrogen atom of the indole ring, whether or not further substituted on the
- (ii) 1-pentyl-3-(2-méthylphénylacétyl)indole (JWH-251)
- (iii) 1-pentyl-3-(3-méthoxyphénylacétyl)indole (JWH-302)
- (5) toute substance ayant une structure 3-benzoylindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle phényle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) 1-(1-méthylpipéridin-2-ylméthyl)-3-(2-iodobenzoyl)indole (AM-2233)
- (6) toute substance ayant une structure 3-méthanone(cyclopropyl)indole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle cyclopropyle dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) (1-pentyl-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (UR-144)
- (ii) (1-(5-fluoropentyl)-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (5F-UR-144)
- (iii) (1-(2-(4-morpholinyl)éthyl)-1H-indol-3-yl)(2,2,3,3-tétraméthylcyclopropyl)-méthanone (A-796,260)
- (7) toute substance ayant une structure quinolin-8-yl 1H-indole-3-carboxylate substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution sur le cycle quinolin-8-yl dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) acide 1-pentyl-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylique (PB-22)
- (ii) acide 1-(5-fluoropentyl)-8-quinolinyl ester-1H-indole-3-carboxylique (5F-PB-22)
- (8) toute substance ayant une structure 3-carboxamideindazole substituée à l'atome d'azote du cycle indazole, qu'il y ait ou non davantage de substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution au groupe carboxamide dans quelque mesure que ce soit, notamment :
- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AKB48)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-(5-fluoropentyl)-1H-indazole-3-carboxamide (5F-AKB48)
- (iii) N-(1-(aminocarbonyl)-2-méthylpropyl)-1-(4-fluorobenzyl)-1H-indazole-3-carboxamide (AB-FUBINACA)
- (iv) N-(1-amino-3-méthyl-1-oxobutan-2-yl)-1-pentyl-1H-indazole-3-carboxamide (AB-PINACA)
- (9) toute substance ayant une structure 3-carboxamideindole substituée à l'atome d'azote du cycle indole, qu'il y ait ou non davantage de

indole ring to any extent and whether or not substituted at the carboxamide group to any extent, including

- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-fluoropentylindole-3-carboxamide (STS-135)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-pentylindole-3-carboxamide (APICA)

**COMING INTO FORCE**

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

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2459, following SOR/2015-191.**

substitution sur ce cycle dans quelque mesure que ce soit et qu'il y ait ou non substitution au groupe carboxamide dans quelque mesure que ce soit, notamment :

- (i) N-(adamantan-1-yl)-1-fluoropentylindole-3-carboxamide (STS-135)
- (ii) N-(adamantan-1-yl)-1-pentylindole-3-carboxamide (APICA)

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**N.B. Le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2459, à la suite du DORS/2015-191.**

Registration  
SOR/2015-193 July 16, 2015

FOOD AND DRUGS ACT

## Regulations Amending the Medical Devices Regulations

P.C. 2015-1083 July 16, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Medical Devices Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE MEDICAL DEVICES REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. (1) The definition “safety and effectiveness requirements” in section 1 of the *Medical Devices Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

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

“applicable requirements of sections 10 to 20” means

(a) in respect of a decorative contact lens, the requirements set out in section 10, subsections 11(2) and 12(2) and sections 13 to 17; and

(b) in respect of any other medical device, the requirements set out in section 10, subsections 11(1) and 12(1) and sections 13 to 20. (*exigences applicables prévues aux articles 10 à 20*)

“decorative contact lens” means a device referred to in section 2.1 of the Act; (*lentilles cornéennes à but esthétique*)

**2. Sections 11 and 12 of the Regulations are replaced by the following:**

**11. (1)** A medical device other than a decorative contact lens shall not, when used for the medical conditions, purposes or uses for which it is manufactured, sold or represented, adversely affect the health or safety of a patient, user or other person, except to the extent that a possible adverse effect of the device constitutes an acceptable risk when weighed against the benefits to the patient and the risk is compatible with a high level of protection of health and safety.

(2) A decorative contact lens shall not adversely affect the health or safety of a user, except to the extent that a possible adverse effect of the device constitutes a risk that is compatible with a high level of protection of health and safety.

**12. (1)** A medical device other than a decorative contact lens shall perform as intended by the manufacturer and shall be effective for the medical conditions, purposes and uses for which it is manufactured, sold or represented.

(2) A decorative contact lens shall perform as intended by the manufacturer.

Enregistrement  
DORS/2015-193 Le 16 juillet 2015

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

## Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux

C.P. 2015-1083 Le 16 juillet 2015

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES INSTRUMENTS MÉDICAUX

#### MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « exigences en matière de sûreté et d'efficacité », à l'article 1 du Règlement sur les instruments médicaux<sup>1</sup>, est abrogée.**

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

« exigences applicables prévues aux articles 10 à 20 »

a) À l'égard des lentilles cornéennes à but esthétique, les exigences prévues à l'article 10, aux paragraphes 11(2) et 12(2) et aux articles 13 à 17;

b) à l'égard de tout autre instrument médical, les exigences prévues à l'article 10, aux paragraphes 11(1) et 12(1) et aux articles 13 à 20. (*applicable requirements of sections 10 to 20*)

« lentilles cornéennes à but esthétique » Instruments visés à l'article 2.1 de la Loi. (*decorative contact lens*)

**2. Les articles 11 et 12 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**11. (1)** L'instrument médical autre que les lentilles cornéennes à but esthétique ne doit pas compromettre la santé ou la sûreté des patients, utilisateurs ou autres personnes, lorsqu'il sert aux états pathologiques, fins ou utilisations pour lesquels il est fabriqué, vendu ou présenté, sauf dans la mesure où ses effets nocifs possibles constituent un risque acceptable au regard des avantages pour les patients et compatible avec un niveau élevé de protection de la santé et de la sûreté.

(2) Les lentilles cornéennes à but esthétique ne doivent pas compromettre la santé ou la sûreté des utilisateurs, sauf dans la mesure où leurs effets nocifs possibles constituent un risque qui est compatible avec un niveau élevé de protection de la santé et de la sûreté.

**12. (1)** L'instrument médical autre que les lentilles cornéennes à but esthétique doit fournir le rendement prévu par le fabricant et être efficace à l'égard des états pathologiques, fins et utilisations pour lesquels il est fabriqué, vendu ou présenté.

(2) Les lentilles cornéennes à but esthétique doivent fournir le rendement prévu par le fabricant.

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 414

<sup>b</sup> R.S., c. F-27

<sup>1</sup> SOR/98-282

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 414

<sup>b</sup> L.R., ch. F-27

<sup>1</sup> DORS/98-282



**3. (1) Paragraph 21(1)(h) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(h) unless self-evident to the intended user, the medical conditions, purposes and uses for which the device is manufactured, sold or represented, as well as the performance specifications of the device if those specifications are necessary for proper use;

**(2) Paragraph 21(1)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

- (i) the directions for use, unless directions are not required
  - (i) in the case of a decorative contact lens, for the device to be used safely, and
  - (ii) in the case of any other medical device, for the device to be used safely and effectively; and

**4. (1) Paragraph 32(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) a copy of the device label;

**(2) Paragraph 32(3)(g) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

g) une copie de l'étiquette de l'instrument;

**(3) Paragraph 32(4)(o) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

o) une copie de l'étiquette de l'instrument;

**5. Paragraph 34(f) of the Regulations is replaced by the following:**

(f) in the case of a Class II medical device other than a decorative contact lens, a change in the medical conditions, purposes or uses for which the device is manufactured, sold or represented.

**6. Paragraph 45(e) of the Regulations is replaced by the following:**

(e) for each manufacturer, in respect of a medical device other than a decorative contact lens, the medical specialities in respect of which the device is imported or distributed;

**7. The Regulations are amended by replacing "safety and effectiveness requirements" with "applicable requirements of sections 10 to 20" in the following provisions:**

- (a) subsection 9(1);
- (b) subsection 25(1) and paragraphs (2)(b) and (3)(b);
- (c) paragraphs 32(2)(b) and (c), (3)(d) and (f) and (4)(d), (h) and (i);
- (d) paragraph 33(1)(b) and subsection (2);
- (e) subsection 35(1);
- (f) the portion of subsection 36(1) before paragraph (a) and paragraph (2)(a);
- (g) paragraph 37(b);
- (h) subsection 38(2);
- (i) section 39; and
- (j) paragraphs 40(1)(d) and (e).

**COMING INTO FORCE**

**8. (1) These Regulations, other than section 4, come into force on the day on which *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*, chapter 25 of the Statutes of**

**3. (1) L'alinéa 21(1)(h) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(h) unless self-evident to the intended user, the medical conditions, purposes and uses for which the device is manufactured, sold or represented, as well as the performance specifications of the device if those specifications are necessary for proper use;

**(2) L'alinéa 21(1)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- i) le mode d'emploi, sauf lorsque l'instrument peut être utilisé sans son mode d'emploi :
  - (i) dans le cas de lentilles cornéennes à but esthétique, en toute sécurité,
  - (ii) dans le cas de tout autre instrument médical, en toute sécurité et de façon efficace;

**4. (1) L'alinéa 32(2)(d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) une copie de l'étiquette de l'instrument;

**(2) L'alinéa 32(3)(g) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

g) une copie de l'étiquette de l'instrument;

**(3) L'alinéa 32(4)(o) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

o) une copie de l'étiquette de l'instrument;

**5. L'alinéa 34(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

f) dans le cas d'un instrument de classe II autre que les lentilles cornéennes à but esthétique, une modification des états pathologiques, des fins ou des utilisations pour lesquels l'instrument est fabriqué, vendu ou présenté.

**6. L'alinéa 45(e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

e) pour chaque fabricant, à l'égard d'un instrument médical autre que les lentilles cornéennes à but esthétique, les spécialités médicales pour lesquelles l'instrument médical est importé ou distribué;

**7. Dans les passages ci-après du même règlement, « exigences en matière de sûreté et d'efficacité » est remplacé par « exigences applicables prévues aux articles 10 à 20 » :**

- a) le paragraphe 9(1);
- b) le paragraphe 25(1) et les alinéas (2)(b) et (3)(b);
- c) les alinéas 32(2)(b) et (c), (3)(d) et (f) et (4)(d), (h) et (i);
- d) l'alinéa 33(1)(b) et le paragraphe (2);
- e) le paragraphe 35(1);
- f) le passage du paragraphe 36(1) précédant l'alinéa a) et l'alinéa (2)(a);
- g) l'alinéa 37(b);
- h) le paragraphe 38(2);
- i) l'article 39;
- j) les alinéas 40(1)(d) et (e).

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**8. (1) Le présent règlement, sauf l'article 4, entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la***

Canada, 2012, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

This Regulatory Impact Analysis Statement addresses two issues with respect to the regulation of medical devices: (1) non-corrective contact lenses; and (2) the labelling of Class II medical devices, which are low risk devices, such as surgical gloves, scalpels, and syringes.

#### *Non-corrective contact lenses*

In October 2011, proposed legislation to deem non-corrective (decorative) contact lenses as medical devices was introduced in Parliament with the Private Member's Bill C-313, *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*. This Act received royal assent on December 14, 2012. Once this Act comes into force (i.e. 12 months after the day on which this regulatory amendment is published in the *Canada Gazette*, Part II), these products will become subject to the requirements of the *Medical Devices Regulations* (the Regulations). However, non-corrective contact lenses (which have no accompanying therapeutic effects) do not meet the effectiveness requirements set out in the Regulations. Consequently, this regulatory amendment will exempt these products from the effectiveness requirements.

#### *Class II medical device labelling*

In Canada, medical devices are classified into one of four classes of increasing risk (Classes I to IV) by means of rules set out in the Regulations. The identification of a risk class for a device is largely determined by the product labelling. For Class II devices, however, a manufacturer does not currently need to provide a copy of the product label with a device licence application. Instead, a Class II device licence application requires only an attestation that the label complies with the requirements of the Regulations. This practice has often resulted in the misclassification of certain medical devices into a lower risk class, which do not undergo the same degree of regulatory scrutiny required of devices in higher risk classes. The inconsistencies between the content on the medical device label and the content in the device application could lead to potential health risks. As an example, a device labelled with false and misleading claims could prove harmful to the patient by not providing the anticipated treatment. Additionally, some medical device labels have been found to not meet the labelling requirements stated in the Regulations.

*vue*), chapitre 25 des Lois du Canada 2012 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

(2) L'article 4 entre en vigueur à la date de l'enregistrement du présent règlement.

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

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

#### Enjeux

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation porte sur deux questions relatives à la réglementation des instruments médicaux : (1) les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue; (2) l'étiquetage des instruments médicaux de classe II, qui sont des instruments présentant peu de risques, comme les gants chirurgicaux, les scalpels et les seringues.

#### *Lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue*

En octobre 2011, un député a déposé au Parlement le projet de loi C-313, la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue)*, afin que les lentilles cornéennes ne corrigent pas la vue soient considérées comme des instruments médicaux. Le projet de loi a reçu la sanction royale le 14 décembre 2012. À l'entrée en vigueur de la Loi (c'est-à-dire 12 mois suivant la publication de la modification réglementaire proposée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*), ce type de produits sera assujéti aux exigences en matière d'homologation du *Règlement sur les instruments médicaux* (ci-après le Règlement). Cependant, les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue (n'ayant aucun effet thérapeutique) ne satisferont pas aux exigences en matière d'efficacité établies dans le Règlement. La modification réglementaire proposée permettra d'exempter ces produits de ces exigences d'efficacité.

#### *Étiquetage des instruments médicaux de classe II*

Au Canada, les instruments médicaux sont classés selon quatre catégories de risque (la classe I comportant le risque le plus faible et la classe IV, le plus élevé), en vertu des règles de classification énoncées dans le Règlement. La catégorie de risque est déterminée en grande partie par l'étiquette du produit. À l'heure actuelle, toutefois, un fabricant qui présente une demande d'homologation pour un instrument de classe II n'a pas à transmettre une copie de l'étiquette du produit. Seule une attestation selon laquelle celle-ci satisfait aux exigences applicables du Règlement doit être présentée. À cause de cette pratique, certains instruments médicaux ont été classés, par erreur, dans une catégorie de risque moindre, et ne subissent pas le même degré de contrôle réglementaire. Le manque de cohérence entre le contenu de l'étiquette et celle de la demande d'homologation pourrait entraîner des risques pour la santé. Par exemple, un instrument dont l'étiquette comporte des allégations fausses et trompeuses pourrait s'avérer dangereux pour un patient qui pourrait ne pas recevoir le traitement prévu. De plus, certaines étiquettes d'instruments médicaux ne respectent pas les exigences d'étiquetage qui sont énoncées dans le Règlement.

## Background

### *Non-corrective contact lenses*

Contact lenses are used primarily to correct vision defects by changing how light is refracted; that is, how it's focussed onto the retina of the eye. This is accomplished by varying the thickness and/or curvature of the lens. A contact lens of equal thickness across its surface is referred to as a non-corrective lens since it has no refractive power. Non-corrective contact lenses are frequently used by consumers for decorative purposes in order to change the appearance of the eye, such as the colour of the iris or the perceived shape of the pupil. These products have no therapeutic effect and, as a result, do not meet the current definition of a device under the *Food and Drugs Act* (the Act).

Non-corrective lenses may also be used for therapeutic purposes, such as when bandage lenses are used to treat damaged corneas. However, non-corrective contact lenses with a therapeutic effect already meet the definition of a device under the *Food and Drugs Act* and, therefore, are outside the scope of this regulatory amendment. For the remainder of this document, "non-corrective contact lenses" refers to non-corrective contact lenses that have no therapeutic effect.

In 2003, Health Canada published the report "Human Health Risk Assessment of Cosmetic Contact Lenses." This report concluded that the health hazards associated with non-corrective contact lenses are the same as those associated with corrective lenses. Potential health hazards include scratching of the cornea during the insertion of a contact lens, and conjunctivitis or corneal ulcers caused by bacterial or viral contamination of a contact lens.<sup>1</sup> Since 2002, Health Canada has received three incident reports involving corneal scratches and ulcers in patients who have used these products.

Non-corrective contact lenses are currently subject to the *Canada Consumer Product Safety Act* and therefore do not require a licence from Health Canada prior to being imported into or sold in Canada. Once the amendments to the *Food and Drugs Act* set out in Bill C-313 come into force, non-corrective lenses will be deemed as devices under the *Food and Drugs Act* and will become subject to the existing applicable requirements under the Regulations. Non-corrective contact lenses will be classified as Class II medical devices based on the existing Schedule 1, subsection (1) of Rule 2 of the Regulations, as it is currently the case for corrective contact lenses. As with all Class II devices, non-corrective contact lenses will require a medical device licence held by the device manufacturer prior to their being sold or imported into Canada. These products will also be required to be manufactured in compliance with the Canadian national standard for a quality system (CAN/CSA ISO 13485:2003). A quality system used to manufacture non-corrective contact lenses will have to be certified as being compliant with this standard by a registrar recognized by Health Canada. All importers and distributors of non-corrective contact lenses will need to hold a medical device establishment licence; however, manufacturers and retailers will not require an establishment licence for Class II medical devices. The intention of the regulatory amendment described below is to ensure that Health Canada's regulatory oversight of non-corrective contact lenses respects the

## Contexte

### *Lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue*

Le but premier des lentilles cornéennes est de corriger les problèmes de vision en modifiant la façon dont la lumière est réfléchiée; c'est-à-dire la manière dont les images sont focalisées sur la rétine de l'œil. Pour ce faire, il faut modifier l'épaisseur ou la courbure de la lentille. Une lentille cornéenne dont l'épaisseur est la même sur toute sa surface ne corrige pas la vue puisqu'elle n'a pas la propriété de réfracter la lumière. Ce type de lentilles joue un rôle souvent purement décoratif et sert à modifier l'apparence de l'œil, notamment la couleur de l'iris ou la forme perçue de la pupille. Ces produits n'ont aucun effet thérapeutique et ne satisfont pas à la définition d'un instrument médical en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* (ci-après la Loi).

Les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue peuvent aussi être utilisées à des fins thérapeutiques. C'est notamment le cas des lentilles-pansements, utilisées pour traiter une cornée abîmée. Ces lentilles thérapeutiques satisfont à la définition d'un instrument aux termes de la *Loi sur les aliments et drogues* et ne font par conséquent pas l'objet de la présente modification réglementaire. Aux fins du présent document, « lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue » s'entend des lentilles n'ayant aucun effet thérapeutique.

En 2003, Santé Canada a publié le rapport « Évaluation des risques pour la santé liés au port de lentilles cornéennes à but esthétique ». La conclusion du rapport est la suivante : les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue comportent les mêmes risques pour la santé que les lentilles cornéennes correctrices. Elles peuvent occasionner une abrasion de la cornée au moment de l'insertion de la lentille, une conjonctivite ou un ulcère cornéen d'origine bactérienne ou virale<sup>1</sup>. Depuis 2002, Santé Canada a été informé de trois cas d'abrasion de la cornée ou d'ulcère chez des utilisateurs de ces produits.

Les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue sont actuellement régies par la *Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation* et peuvent être importées ou vendues au Canada sans autorisation de Santé Canada. Une fois que les modifications à la Loi énoncées dans le projet de loi C-313 entreront en vigueur, ces lentilles seront réputées être des instruments médicaux en vertu de la Loi et seront assujetties aux exigences applicables du Règlement. Les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue seront classées en tant qu'instruments médicaux de classe II selon le paragraphe (1) [Règle 2] de l'annexe 1 du Règlement, comme c'est actuellement le cas pour les lentilles correctrices. Comme tout autre fabricant d'instruments de classe II, le fabricant de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue sera tenu d'obtenir une homologation pour vendre ou importer son produit au Canada. Il sera tenu, en outre, de respecter la norme nationale du Canada en matière de système de gestion de la qualité (CAN/CSA ISO 13485:2003) et son système devra être certifié conforme par un organisme d'enregistrement reconnu par Santé Canada. Tous les importateurs et les distributeurs de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue devront détenir une licence d'établissement. Cette exigence ne s'appliquera toutefois pas aux fabricants et aux détaillants d'instruments médicaux de classe II. Les modifications réglementaires ci-dessous visent à faire en sorte que Santé Canada tienne compte de la nature distincte des lentilles cornéennes qui ne

<sup>1</sup> Health Canada, Product Safety Bureau (Dillon Consulting Limited.) *Human Health Risk Assessment of Cosmetic Contact Lenses*, Final Report, September 2003. Project No. 03-1503.

<sup>1</sup> Santé Canada, Bureau de la sécurité des produits (Dillon Consulting Limited.) *Évaluation des risques pour la santé liés au port de lentilles cornéennes à but esthétique*, rapport final, septembre 2003. Projet n° 03-1503.

distinct nature of these products by exempting them from current legal requirements for effectiveness.

### *Class II medical device labelling*

Nearly 30% of all Class II medical device licence applications have been found to contain vague and unclear information on the medical conditions, purposes, and uses for which the device was manufactured. One example is a reusable endoscope that without adequate instructions could result in improper cleaning between its uses in patients. These situations have necessitated Health Canada to request additional information, usually a copy of the device label. Copies of actual labels have been requested for approximately 70% of all Class II medical device licence applications. These requests slow down the licensing process for this class of medical device. Additionally, for 10% of the cases where the label has been requested, the device in question was found to be misclassified and subsequently reclassified as a higher-risk Class III device. In cases where the label was not requested, between 20% to 30% of these devices have been subsequently discovered, during routine post-market inspections, to be incorrectly classified at a lower risk class.

Finally, the information on approximately half of all Class II labels requested under the Regulations has been found to be deficient. Deficiencies have included inconsistencies with what was provided in the corresponding medical device licence application, basic administrative requirements (such as name, address and catalogue number), and/or instructions for use which were incomplete or incorrect. These labelling deficiencies may not necessarily be related to device classification; some Class II devices are simply improperly labelled.

### **Objectives**

The objective of the Regulations for non-corrective contact lenses is to enable proportional regulatory oversight with regard to the manufacture and safe use of non-corrective lenses, without imposing an undue burden on the manufacturer. Specifically, the amendments will exempt non-corrective contact lenses from effectiveness requirements, but will allow for the application of the same safety, quality and labelling standards to all contact lenses sold in Canada.

The Regulations with respect to labelling of Class II medical devices is intended to address concerns of (1) non-compliant labelling, thereby ensuring, prior to sale in Canada, that the claims and instructions for use for a device are accurate and complete; and (2) inappropriate risk classification of medical devices so that the level of oversight applied to a device is proportional to the risk presented by its use. In addition, the Regulations will remove potential delays in the licensing process for Class II devices, resulting from requests for copies of labels that were not provided voluntarily, and to therefore enable more timely access to these products.

### **Description**

These amendments introduce two sets of changes to the Regulations, both involving the licence application requirements for Class II medical devices.

The first amendment addresses the absence of therapeutic effect in non-corrective contact lenses. With their being deemed as

correcting pas la vue dans le cadre de ses activités de surveillance réglementaire, de sorte que ces produits ne soient pas assujettis aux exigences actuelles en matière d'efficacité.

### *Étiquetage des instruments médicaux de classe II*

Dans près de 30 % des cas, les demandes d'homologation d'instruments médicaux de classe II contiennent des renseignements vagues et imprécis sur les états pathologiques, les fins et les utilisations pour lesquels l'instrument est fabriqué. Par exemple, l'absence d'un mode d'emploi approprié sur un endoscope réutilisable pourrait nuire à son bon nettoyage entre les utilisations. Dans ce genre de situation, Santé Canada doit demander de l'information complémentaire au fabricant, habituellement une copie de l'étiquette de l'instrument. Le ministère demande une copie de l'étiquette environ 70 % du temps, ce qui ralentit le processus d'homologation. De plus, dans 10 % des cas où cette information est demandée, l'instrument en question s'avère mal classé et doit être reclassé ultérieurement dans la classe III à risque plus élevé. Dans les cas où l'étiquette n'est pas demandée, on constate lors d'inspections de routine effectuées après la mise sur le marché que de 20 % à 30 % des instruments ont été incorrectement classés dans une catégorie de risque moindre.

Enfin, l'information qui figure sur près de la moitié des étiquettes d'instruments de classe II demandée aux termes du Règlement s'avère lacunaire. Parmi les lacunes observées, mentionnons des incohérences par rapport à l'information présentée dans la demande d'homologation correspondante ainsi que des omissions ou des inexactitudes dans l'information administrative élémentaire exigée (comme le nom, l'adresse et le numéro de catalogue) ou dans le mode d'emploi de l'instrument. Ces erreurs d'étiquetage ne sont pas nécessairement liées à la classe de l'instrument; certains instruments de classe II sont tout simplement mal étiquetés.

### **Objectifs**

Le but du Règlement relatif aux lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue est de permettre une surveillance réglementaire proportionnelle en ce qui a trait à la fabrication et à l'utilisation sécuritaire de ces lentilles, sans imposer un fardeau excessif au fabricant. Plus précisément, les modifications exempteront ce type de lentilles des exigences d'efficacité, tout en veillant à ce que les normes en matière de sécurité, de qualité et d'étiquetage s'appliquent à toutes les lentilles cornéennes vendues au Canada, sans exception.

Les dispositions réglementaires liées à l'étiquetage des instruments médicaux de classe II visent à régler : (1) les problèmes d'étiquetage non conforme, et ainsi à s'assurer de l'exactitude et de l'intégralité des allégations et du mode d'emploi des instruments avant d'en autoriser la vente au Canada; (2) les problèmes de classification inadéquate des risques des instruments médicaux, afin que la surveillance faite soit proportionnelle au risque lié à leur utilisation. Le Règlement permettra en outre d'éliminer des retards possibles dans le processus d'homologation des instruments de classe II, qui sont dus aux demandes de copies d'étiquettes faites après coup, ce qui favoriserait un accès plus rapide à ces produits.

### **Description**

Ces modifications amènent deux séries de modifications au Règlement, toutes deux relatives aux exigences en matière d'homologation des instruments de classe II.

La première porte sur l'absence d'effet thérapeutique des lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue. Si elles sont

devices under the *Food and Drugs Act*, non-corrective contact lenses will be subject to all of the licensing requirements for Class II devices under the Regulations. However, an exemption is made so that manufacturers of non-corrective contact lenses will not be required to demonstrate therapeutic effectiveness for these products. The amendments to the Regulations to exempt non-corrective contact lens and to the *Food and Drugs Act* will come into force at the same time.

The second amendment to the Regulations will require manufacturers of all Class II devices to submit a copy of the product label as part of the Class II medical device licence application.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments. The first regulatory amendment exempts manufacturers of non-corrective contact lens from the Class II device requirements to demonstrate therapeutic effectiveness. In addition, the change in requirements for Class II device labelling involves the provision of a product label for which an attestation of regulatory compliance would have already been made. This does not change the administrative costs to business. Furthermore, this reduces compliance costs by avoiding possible delays in the filing process when ensuing requests are made by Health Canada for information already prepared by the manufacturer.

#### Small business lens

The small business lens does not apply, as there are no incremental costs associated with these amendments.

#### Consultation

Stakeholders affected by the amendment for non-corrective contact lenses include Canadian consumers, health care professionals, provincial and territorial health regulators, and manufacturers, importers, distributors, and retailers of these products.

When Bill C-313 was presented to the House of Commons Standing Committee on Health in February 2012 and to the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology in November 2012, the witnesses included representatives from three eye care professional associations and one industry stakeholder. The eye care professional associations all supported the proposed regulatory amendment, citing the health hazards associated with non-corrective lenses and the need for the same level of oversight for these products as currently exists for corrective lenses. The industry stakeholder expressed concerns that the Regulations of non-corrective lenses could increase the retail cost of these products and therefore encourage consumers to seek out less expensive, unlicensed non-corrective lenses on the Internet. It is the position of Health Canada that, even if some consumers choose to purchase unlicensed products, the Regulations of non-corrective lenses as Class II medical devices will provide a net benefit to the overall health and safety of Canadians.

A Notice of Intent that outlined this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on August 10, 2013. This notice is available online at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-08-10/>

réglementées en tant qu’instruments médicaux en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, ces lentilles seront assujetties à l’ensemble des exigences d’homologation applicables aux instruments de classe II aux termes du Règlement. Une exemption est faite afin que les fabricants ne soient pas tenus de démontrer l’efficacité thérapeutique de ces produits. Les modifications au Règlement à exempter les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue et à la *Loi sur les aliments et drogues* entrèrent en vigueur en même temps.

Selon la deuxième modification apportée au Règlement, tous les fabricants d’instruments médicaux de classe II seront tenus de présenter une copie de l’étiquette du produit dans le cadre de leur demande d’homologation.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux présentes modifications. La première modification réglementaire exempte les fabricants de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue des exigences en matière d’efficacité thérapeutique applicables aux instruments de classe II. La modification aux exigences relatives à l’étiquetage comprend la présentation d’une étiquette pour laquelle une attestation de conformité à la réglementation aura déjà été fournie. Ces changements n’ont aucune incidence sur les coûts administratifs des entreprises et ils permettent de réduire les frais de conformité en évitant des retards possibles dans le processus de présentation en raison de demandes subséquentes de Santé Canada en vue d’obtenir des renseignements déjà préparés par le fabricant.

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, puisque les modifications n’entraînent aucun coût supplémentaire.

#### Consultation

Les modifications relatives aux lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue touchent de nombreuses parties, dont les consommateurs canadiens, les professionnels de la santé, les organismes de réglementation de la santé provinciaux et territoriaux, ainsi que les fabricants, les importateurs, les distributeurs et les détaillants de ces produits.

Au moment de la présentation du projet de loi au Comité permanent de la santé de la Chambre des communes en février 2012 et au Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie en novembre 2012, on comptait parmi les témoins des représentants de trois associations de professionnels des soins de la vue et un intervenant de l’industrie. Les associations ont appuyé la modification réglementaire proposée, faisant valoir les dangers pour la santé associés aux lentilles qui ne corrigent pas la vue et la nécessité d’appliquer le même niveau de surveillance à ces produits qu’aux lentilles correctrices. L’intervenant de l’industrie s’est dit préoccupé par la possibilité que la réglementation des lentilles qui ne corrigent pas la vue puisse augmenter le prix de détail de ces produits et encourager par le fait même les consommateurs à rechercher des options moins dispendieuses et non homologuées sur Internet. Santé Canada est d’avis que même si certains consommateurs décident de se tourner vers des produits non homologués, la réglementation des lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue en tant qu’instruments médicaux de classe II présente un avantage net pour la santé et la sécurité générales de la population canadienne.

Un avis d’intention concernant la modification a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 10 août 2013. L’avis peut être consulté à l’adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/>

html/notice-avis-eng.html. No comments were received in the intervening time period.

With regard to Class II labelling requirements, Health Canada communicated its intention to proceed with this regulatory amendment to Canada's Medical Technology Companies (MEDEC), and no objections were raised. Over the past several years, Health Canada also presented the proposal to stakeholders at various technical workshops. This resulted in approximately 70% of the manufacturers of medical devices in Canada having been notified of the proposal. No objections were subsequently raised.

#### Comments received following publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part I

Following the publication in the *Canada Gazette*, Part I, on October 18, 2014, five stakeholders submitted their comments during the 75-day comment period. Comments were generally supportive of both regulatory amendments. The comments received and Health Canada's responses are summarized below.

#### *Definition/scope of "decorative contact lens"*

An industry association suggested that the definition of "decorative contact lens" in the regulatory amendment should be modified to make it clear that the definition does not include prescription (i.e. corrective) decorative contact lenses.

Health Canada has concluded that because the definition in the Regulations is meant to be read together with the definition of "device" in the Act and the amendments to the Act introduced by Bill C-313, it is unnecessary to explicitly exclude decorative prescription (i.e. corrective) contact lenses from the definition of "decorative contact lens" in the regulatory amendment. This is because any decorative contact lenses that are prescription (i.e. corrective) in nature are already captured by the definition of "device" under section 2 of the *Food and Drugs Act* and regulated as medical devices because they have a therapeutic purpose.

#### *Comments about the coming into force*

A health care professional association suggested the new section 2.1 of the Act and the accompanying regulatory exemption of non-corrective contact lenses from the applications requirement for therapeutic effectiveness under the Regulations come into force immediately following publication.

In response, Health Canada notes that a delay in the coming-into-force date is needed for this set of regulatory amendments to meet Canada's obligations on technical barriers to trade and to allow manufacturers of non-corrective contact lenses to bring their operations into compliance with the new requirements.

#### *Other comments*

Various stakeholders suggested additional changes that were out of scope of the regulatory amendments; for example, a health care professional association stated their concern respecting the regulatory oversight of Internet sales.

2013-08-10/html/notice-avis-fra.html. Aucun commentaire n'a été reçu pendant la période prévue à cet effet.

En ce qui concerne les exigences d'étiquetage des instruments de la classe II, Santé Canada a informé les Sociétés canadiennes de technologies médicales (MEDEC) de son intention d'aller de l'avant avec la modification réglementaire. Aucune objection n'a été soulevée. Au cours des dernières années, Santé Canada a aussi présenté la proposition aux parties intéressées au cours de divers ateliers techniques. Environ 70 % des fabricants d'instruments médicaux au pays ont ainsi été informés de la proposition, et aucun n'a soulevé d'objections.

#### Commentaires reçus après la publication du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

À la suite de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 18 octobre 2014, cinq intervenants ont soumis leurs commentaires au cours de la période de commentaires de 75 jours. Les commentaires étaient généralement en faveur des deux modifications réglementaires. Les commentaires reçus et les réponses de Santé Canada sont résumés ci-dessous.

#### *Définition/portée de « lentilles cornéennes à but esthétique »*

Une association de l'industrie propose que la définition de « lentilles cornéennes à but esthétique » dans la modification réglementaire soit modifiée pour qu'il soit clair que la définition ne comprend pas les lentilles cornéennes à but esthétique nécessitant une ordonnance (c'est-à-dire les lentilles ophtalmiques).

Santé Canada a conclu que, puisque la définition dans le Règlement doit être lue avec la définition d'« instrument » dans la Loi et les modifications à la Loi découlant du projet de loi C-313, il n'est pas nécessaire d'exclure explicitement les lentilles cornéennes à but esthétique nécessitant une ordonnance (c'est-à-dire les lentilles ophtalmiques) de la définition de « lentilles cornéennes à but esthétique » dans la modification réglementaire. Cela s'explique par le fait que toute lentille cornéenne à but esthétique nécessitant une ordonnance (c'est-à-dire les lentilles ophtalmiques) est déjà comprise dans la définition d'« instrument » dans l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues* et qu'elle est réglementée comme un instrument médical en raison de son but thérapeutique.

#### *Commentaires au sujet de l'entrée en vigueur*

Une association de professionnels de la santé a suggéré de faire entrer en vigueur, dès leur publication, le nouvel article 2.1 de la Loi et l'exemption réglementaire connexe des lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue de l'exigence relative aux demandes en matière d'efficacité thérapeutique en vertu du Règlement.

En réaction, Santé Canada signale que la date de l'entrée en vigueur doit être reportée pour que cet ensemble de modifications réglementaires respecte les obligations du Canada à l'égard des obstacles techniques au commerce et pour permettre aux fabricants de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue de rendre leurs activités conformes aux nouvelles exigences.

#### *Autres commentaires*

Certains intervenants proposent d'apporter des modifications supplémentaires qui étaient hors de la portée des modifications réglementaires. Citons en exemple une association de professionnels de la santé qui a exprimé leur préoccupation concernant la supervision réglementaire accrue des ventes sur Internet.

While these amendments were not modified in response to this request, Health Canada will continue to address non-compliant Internet sales via its compliance and enforcement activities.

Stakeholder comments related to the operationalization of the amendments in respect of labelling Class II medical devices will be addressed in guidance.

### **Rationale**

Following a review of the available evidence, Health Canada has concluded that both corrective and non-corrective contact lenses carry similar potential risks of eye injury since they interact with the eye in the same way. While the passage of Bill C-313 will effectively standardize the Regulations of all contact lenses and minimize the potential risks of harm, the regulatory amendments will recognize the distinct nature of non-corrective lenses by exempting them from the inapplicable therapeutic effectiveness requirements of the Regulations.

The regulatory amendment for Class II labelling requirements will result in no additional cost to Class II medical device manufacturers. Manufacturers must currently attest to having a completed label when their device licence application is filed with Health Canada. Manufacturers will benefit from the regulatory amendment since delays in screening Class II medical device licence applications, due to follow-up requests for labels or other additional information, will likely be eliminated. Likewise, consumers will benefit from knowing that all medical devices are subject to an appropriate level of regulatory scrutiny relative to their risk classification, and that Class II medical device labels consistently meet the requirements of the Regulations.

### **Implementation, enforcement and service standards**

With the deeming of non-corrective contact lenses as devices under the *Food and Drugs Act*, these products will be classified as Class II medical devices and subject to the labelling and licensing requirements for this class of devices, as set out in the Regulations. As part of the product licensing of non-corrective contact lenses, manufacturers will require a quality systems certificate issued by recognized third party auditing organizations called the Canadian Medical Devices Conformity Assessment System (CMDCAS). Distributors and importers of non-corrective contact lenses will require a medical device establishment licence. Existing guidance documents will be updated to provide additional information on regulatory compliance to manufacturers, distributors and importers of non-corrective contact lenses.

Health Canada charges user fees for activities performed when regulating medical devices. The *Fees in Respect of Drugs and Medical Devices Regulations* set out the respective fees for examining and renewing a Class II medical device licence application and an establishment licence application. The user fees to process device and establishment licence applications for non-corrective lenses will be applicable upon the coming into force of the amended

Bien que ces modifications n'aient pas été ajustées à la suite de cette demande, Santé Canada continuera de surveiller les ventes non conformes par Internet dans le cadre de ses activités de conformité et d'application.

Les commentaires des intervenants liés à la mise en œuvre des modifications liées à l'étiquetage des instruments médicaux de classe II seront pris en compte dans les directives.

### **Justification**

À la lumière des renseignements disponibles, Santé Canada a conclu que les lentilles correctrices et les autres types de lentilles cornéennes présentent des risques de blessures oculaires, car elles agissent sur l'œil de la même manière. Alors que l'adoption du projet de loi C-313 permettra de normaliser la réglementation des lentilles cornéennes et de réduire les risques pour la santé, les modifications tiendront compte de la nature particulière des lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue en les exemptant des exigences relatives à l'efficacité thérapeutique prévues dans le Règlement, lesquelles ne s'appliquent pas à ce type de lentilles.

Les modifications aux exigences réglementaires en matière d'étiquetage des instruments de classe II n'entraîneront pas de frais additionnels pour les fabricants. Ceux-ci sont actuellement tenus d'attester qu'ils disposent d'une étiquette complète au moment de présenter une demande d'homologation à Santé Canada. La modification réglementaire proposée est à leur avantage, puisque les retards dans l'évaluation préliminaire des demandes d'homologation d'instruments de classe II, qui sont dus aux demandes subséquentes de copies d'étiquettes ou de renseignements complémentaires, seront vraisemblablement éliminés. De la même façon, la modification est avantageuse pour les consommateurs, car ceux-ci gagneront à savoir que tous les instruments médicaux sont correctement classés, qu'ils feront l'objet d'une évaluation réglementaire appropriée selon leur niveau de risque et que les étiquettes des instruments de classe II répondent systématiquement aux exigences du Règlement.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

En étant réglementées en tant qu'instruments médicaux aux termes de la *Loi sur les aliments et drogues*, les lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue seront classées dans la catégorie des instruments de classe II et seront soumises aux exigences en matière d'étiquetage et d'homologation applicables telles qu'elles sont énoncées dans le Règlement. Dans le cadre du processus d'homologation, les fabricants de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue seront tenus de présenter un certificat de système qualité délivré par un organisme de vérification tiers, c'est-à-dire un registraire accrédité conformément au Système canadien d'évaluation de la conformité des instruments médicaux (SCECIM). Dans le cas des distributeurs et des importateurs, une licence d'établissement pour les instruments médicaux (LEIM) sera nécessaire. Les documents d'orientation existants seront mis à jour dans le but de fournir des renseignements complémentaires aux fabricants, aux distributeurs et aux importateurs de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue pour les aider à se conformer à la réglementation.

Santé Canada exige des frais d'utilisation pour les activités réalisées dans le cadre de la réglementation des instruments médicaux. Le *Règlement sur les prix à payer à l'égard des drogues et instruments médicaux* indique le prix à payer pour l'examen d'une demande de licence d'établissement ou d'homologation d'instruments médicaux de classe II ainsi que pour le renouvellement de celles-ci. Les frais d'utilisation pour le traitement des demandes

*Food and Drugs Act*, and these products being deemed as devices under this Act.

The amendment for Class II medical device labelling will not alter the existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act* and the Regulations, enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate.

#### *Coming into force*

The regulatory amendment relating to non-corrective contact lenses will come into force on the day on which *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*, chapter 25 of the Statutes of Canada, 2012, comes into force. That Act will come into force 12 months after the day on which the Order in Council to fix that Act's coming-into-force date is made. This delay is necessary to meet Canada's obligations on technical barriers to trade and to allow manufacturers of non-corrective contact lenses to bring their operations into compliance with the new requirements.

The amendments to address Class II device labelling will come into force on the day on which the Regulations are registered.

#### **Contact**

Dana Wang  
Office of Legislative and Regulatory Modernization  
Policy, Planning and International Affairs Directorate  
Health Canada  
Address locator: 3105A  
Holland Cross, Tower B, 5th Floor  
1600 Scott Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0K9  
Fax: 613-941-7104  
Email: LRM\_MLR\_consultations@hc-sc.gc.ca

d'homologation et de licence d'établissement relatives aux lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue s'appliqueront dès l'entrée en vigueur de la *Loi sur les aliments et drogues* modifiée, et ces produits seront alors considérés comme étant des instruments aux termes de cette loi.

La modification concernant l'étiquetage des instruments médicaux de classe II ne modifiera nullement les mécanismes de conformité prévus aux termes de la *Loi sur les aliments et drogues* et du Règlement, mis en application par l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

#### *Entrée en vigueur*

Les modifications réglementaires qui s'appliquent aux lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue entreront en vigueur le jour où la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue)*, chapitre 25 des Lois du Canada 2012, entrera en vigueur. La Loi entrera en vigueur 12 mois après la prise du Décret visant à fixer la date d'entrée en vigueur de cette loi. Le délai est nécessaire pour respecter les obligations du Canada à l'égard des obstacles techniques au commerce et pour permettre aux fabricants de lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue de rendre leurs activités conformes aux nouvelles exigences.

Les modifications réglementaires visant à tenir compte des enjeux liés à l'étiquetage des instruments de classe II entreront en vigueur le jour de l'enregistrement du Règlement.

#### **Personne-ressource**

Dana Wang  
Bureau de la modernisation des lois et des règlements  
Direction des politiques, de la planification et des affaires  
internationales  
Santé Canada  
Indice de l'adresse : 3105A  
Holland Cross, tour B, 5<sup>e</sup> étage  
1600, rue Scott  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0K9  
Télécopieur : 613-941-7104  
Courriel : LRM\_MLR\_consultations@hc-sc.gc.ca



Registration  
SOR/2015-194 July 16, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-194 Le 16 juillet 2015

WITNESS PROTECTION PROGRAM ACT

LOI SUR LE PROGRAMME DE PROTECTION DES  
TÉMOINS

**Regulations Amending the Schedule to the Witness Protection Program Act (Alberta Witness Security Program)**

**Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur le Programme de protection des témoins (Alberta Witness Security Program)**

P.C. 2015-1084 July 16, 2015

C.P. 2015-1084 Le 16 juillet 2015

Whereas the Alberta Minister of Justice and Solicitor General requested that the Alberta Witness Security Program be designated by adding its name to the schedule to the *Witness Protection Program Act*<sup>a</sup>;

Attendu que le ministre de la Justice et solliciteur général de l'Alberta a demandé que le programme intitulé *Alberta Witness Security Program* soit désigné par l'ajout de son nom à l'annexe de la *Loi sur le Programme de protection des témoins*<sup>a</sup>,

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 10.1(1)<sup>b</sup> of the *Witness Protection Program Act*, makes the annexed *Regulations Amending the Schedule to the Witness Protection Program Act (Alberta Witness Security Program)*.

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 10.1(1)<sup>b</sup> de la *Loi sur le Programme de protection des témoins*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur le Programme de protection des témoins (Alberta Witness Security Program)*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE SCHEDULE TO THE WITNESS PROTECTION PROGRAM ACT (ALBERTA WITNESS SECURITY PROGRAM)**

**RÈGLEMENT MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LE PROGRAMME DE PROTECTION DES TÉMOINS (ALBERTA WITNESS SECURITY PROGRAM)**

1. The schedule to the *Witness Protection Program Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order after the heading "DESIGNATED PROGRAMS":

1. L'annexe de la *Loi sur le Programme de protection des témoins*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'intertitre « PROGRAMMES DÉSIGNÉS », selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Alberta Witness Security Program

Alberta Witness Security Program

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

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

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

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

**Issues**

**Enjeux**

Witnesses admitted into Alberta's witness protection program must also be assessed against federal statutory admission criteria or admitted into the federal program to obtain secure federal identity documents. Provinces with their own (provincial) witness programs have argued that this step creates a burden on their program and witnesses, as it impedes timely protection of their witnesses.

Les témoins admis dans le programme de protection des témoins de l'Alberta (Alberta Witness Security Program) doivent aussi être évalués en fonction des critères fédéraux d'admission ou admis au sein du programme fédéral afin d'obtenir des documents d'identité protégés du gouvernement fédéral. Les provinces ayant leur propre programme (provincial) de protection des témoins affirment que cette étape constitue un fardeau pour leur programme et les témoins, car elle retarde la protection des témoins.

**Background**

**Contexte**

The *Safer Witnesses Act* introduces legislative changes to the *Witness Protection Program Act* (WPPA), to enhance the federal Witness Protection Program (WPP) to make it more effective and

La *Loi améliorant la sécurité des témoins* apporte des modifications législatives à la *Loi sur le programme de protection des témoins* (LPPT) en vue d'améliorer le Programme de protection

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 15; S.C. 2013, c. 29, par. 20(a)

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 15; L.C. 2013, ch. 29, al. 20a)

<sup>b</sup> S.C. 2013, c. 29, s. 11

<sup>b</sup> L.C. 2013, ch. 29, art. 11

<sup>1</sup> S.C. 1996, c. 15; S.C. 2013, c. 29, par. 20(a)

<sup>1</sup> L.C. 1996, ch. 15; L.C. 2013, ch. 29, al. 20a)

secure, improve its interaction with provincial, territorial and municipal witness protection programs, and better protect those who both require and those who provide protection. The Act was introduced into the Parliament on December 11, 2012. After passing unanimously through the House and the Senate without amendments, it received royal assent on June 26, 2013. The *Safer Witnesses Act* came into force on November 1, 2014.

Legislative changes mainly affect jurisdictions with witness protection programs. These jurisdictions have the option of seeking designation, which will facilitate access to new federal identity documents, such as passports and citizenship records, required for secure identity changes for their witnesses without being admitted to the WPP. Currently, witnesses from provincial, territorial or municipal witness protection programs must be admitted into the federal WPP before the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) may assist them in obtaining secure federal identity documents. This means witnesses must meet federal admission criteria, as described in section 7 of the WPPA. Several factors are considered prior to determining whether a witness should be permitted into the program, including, but not limited to, the nature of the inquiry and the importance of the witness; the value of the information/evidence to be given by the witness; and the likelihood the witness can adjust to the program. Meeting section 7 criteria creates a burden on these programs and witnesses. Once the identity documents are obtained, protection under the WPP for these witnesses is terminated.

Five provinces, including Alberta, have their own witness protection programs. While Alberta's program can provide a range of services similar to that of the WPP, it cannot independently provide for a secure identity change for their witnesses, as these documents are federally issued.

The designation process is a simple administrative step whereby Alberta's Minister of Justice and Solicitor General may make a one-time request to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness providing assurances that its program has a statutory or policy framework in place and a formal admission and termination process.

The Minister of Public Safety and Emergency Preparedness may then recommend Alberta's witness protection program be designated and the Governor in Council may, in turn, designate the program by adding its name to a schedule attached to the *Witness Protection Program Act*, by regulation.

Once designated, information about Alberta's program, its witnesses and its administrators will be protected by the WPPA when they request secure federal identity documents. In addition, federal partners involved in secure identity changes would be assured that their information would have some measure of protection within Alberta's provincial program.

## Objective

The objective of designating Alberta's Witness Security Program under the WPPA is to facilitate timely access to federal

des témoins (PPT) du gouvernement fédéral de façon à le rendre plus efficace et sécuritaire, à améliorer les interactions de ce programme avec les programmes provinciaux, territoriaux et municipaux de protection des témoins et à mieux protéger à la fois les personnes qui ont besoin de protection et celles qui fournissent la protection. Le projet de loi a été présenté au Parlement le 11 décembre 2012. Après avoir été adopté à l'unanimité à la Chambre des communes et au Sénat sans modifications, il a reçu la sanction royale le 26 juin 2013. La *Loi améliorant la sécurité des témoins* est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 2014.

Les modifications législatives touchent principalement les administrations ayant leur propre programme de protection des témoins. Ces administrations ont l'option de demander une désignation, ce qui facilitera l'accès aux nouveaux documents d'identité du gouvernement fédéral, comme les passeports et les dossiers de citoyenneté, requis pour un changement d'identité sécuritaire pour les témoins sans qu'ils aient à être admis au PPT. Actuellement, les témoins des programmes de protection des témoins provinciaux, territoriaux et municipaux doivent être admis au PPT du gouvernement fédéral avant que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) puisse les aider à obtenir des documents d'identité protégés du gouvernement fédéral. Cela veut dire que les témoins doivent répondre aux critères d'admissibilité du gouvernement fédéral, comme l'explique l'article 7 de la LPPT. Plusieurs facteurs sont pris en compte avant de déterminer si un témoin devrait être admis au sein du programme, notamment les critères suivants : la nature de l'enquête et l'importance du témoin, la valeur de l'information ou des preuves devant être données par le témoin, ainsi que la probabilité que le témoin puisse s'ajuster au programme. Le respect des critères de l'article 7 constitue un fardeau pour ces programmes et les témoins. Une fois les documents d'identité obtenus, le PPT cesse d'offrir une protection à ces témoins.

Cinq provinces, dont l'Alberta, ont leur propre programme de protection des témoins. Bien que le programme de l'Alberta puisse fournir un ensemble de services similaires à ceux du PPT, il lui est impossible d'offrir de façon indépendante un changement d'identité sécuritaire à ses témoins, car les documents concernés relèvent du gouvernement fédéral.

Le processus de désignation est une étape administrative simple dans le cadre de laquelle le ministre de l'Alberta responsable de la justice et le solliciteur général présente une demande au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile garantissant que son programme possède un cadre législatif ou stratégique, de même qu'un processus officiel d'admission et de cessation.

Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile peut ensuite recommander que le programme de protection des témoins de l'Alberta soit désigné, et le gouverneur en conseil accorde la désignation au programme en ajoutant, par règlement, son nom à l'annexe de la *Loi sur le programme de protection des témoins*.

Une fois que le programme de l'Alberta sera désigné, l'information concernant le programme, ses témoins et ses administrateurs sera protégée par la législation fédérale lors des demandes de documents d'identité protégés du gouvernement fédéral. En outre, les partenaires fédéraux qui participent aux changements d'identité protégée auront la garantie que leurs renseignements feront l'objet de mesures de protection aux termes du programme provincial de l'Alberta.

## Objectif

La désignation du Programme de protection des témoins de l'Alberta aux termes de la LPPT a pour objectif de faciliter l'accès

documents (e.g. passports, social insurance numbers, status cards, etc.) that are required for a secure identity change to better protect witnesses admitted into Alberta's witness protection program.

An additional objective of the designation framework is to ensure information about Alberta's program, its witnesses and its administrators is protected by the non-disclosure provisions of the WPPA.

### **Description**

The Regulations add Alberta's witness protection program as a designated program to the schedule of the federal *Witness Protection Program Act*, as per the *Safer Witnesses Act*.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business. This proposal does not apply to businesses.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business. This proposal does not apply to businesses.

### **Consultation**

In December 2014, Alberta requested, by completing and submitting the request for designation form, that its program be designated so that it can be added to the schedule attached to the *Witness Protection Program Act*.

### **Rationale**

Once designated, witnesses admitted into Alberta's witness protection program will be provided faster access to federal documents (e.g. passports, social insurance numbers, status cards, etc.) required for secure identity changes. Designation eliminates the current administrative step that requires each provincial witness to first meet the federal criteria and be admitted into the federal program before secure federal identity documents are obtained for the witness.

Once designated, information about Alberta's program, its witnesses and its administrators will also be protected by the disclosure prohibitions of the WPPA. Where they currently exist, provincial prohibitions against disclosure of information apply only to disclosures that occur within that jurisdiction. Once designated, there will be increased protections for that program by making disclosure of information about a provincial program's witnesses or administrators a federal offence that may be prosecuted under the WPPA, regardless of the jurisdiction in which the disclosure occurred. The attorney general, or equivalent, of the designated province has jurisdiction to prosecute offences under the WPPA. There are exceptions to these prohibitions that strike a balance between the need to protect individuals and to uphold their reasonable expectation of privacy with the need to administer justice.

rapide aux documents fédéraux (par exemple passeport, numéro d'assurance sociale, carte de statut, etc.) qui sont nécessaires à un changement d'identité sécuritaire, afin de mieux protéger les témoins admis au programme de l'Alberta.

Un autre objectif du cadre de désignation est d'assurer la protection des renseignements au sujet du programme de l'Alberta, de ses témoins et de ses administrateurs par les dispositions d'interdiction de communication de la LPPT.

### **Description**

Le Règlement ajoute le Programme de protection des témoins de l'Alberta comme programme désigné à l'annexe de la *Loi sur le programme de protection des témoins*, conformément à la *Loi améliorant la sécurité des témoins*.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas dans cette proposition, car les petites entreprises ne subissent pas de coûts.

### **Consultation**

En décembre 2014, l'Alberta a demandé, en présentant le formulaire de demande de désignation, que son programme reçoive la désignation afin qu'il soit ajouté à l'annexe de la *Loi sur le programme de protection des témoins*.

### **Justification**

Une fois que le programme de protection des témoins de l'Alberta sera désigné, les témoins qui y seront admis auront un accès plus facile aux documents fédéraux (par exemple passeport, numéro d'assurance sociale, carte de statut, etc.) requis pour un changement d'identité protégée. La désignation élimine l'étape administrative qui oblige chaque témoin provincial à respecter les critères fédéraux et à être admis dans le programme fédéral avant de pouvoir obtenir les documents d'identité protégés du gouvernement fédéral.

Lorsqu'ils seront désignés, l'information sur le programme de l'Alberta, ses témoins et ses administrateurs seront aussi protégés par les mesures d'interdiction de divulgation de la *Loi sur le programme de protection des témoins*. Aux endroits où elles sont en vigueur, les mesures provinciales d'interdiction de divulgation d'information ne s'appliquent qu'aux divulgations qui sont faites dans cette administration. Lorsque les témoins seront désignés, il y aura des mesures de protection accrues pour ce programme en faisant de la divulgation d'information sur les témoins ou les administrateurs d'un programme provincial une infraction à une loi fédérale pouvant faire l'objet d'une poursuite en vertu de la *Loi sur le programme de protection des témoins*, sans égard à l'administration dans laquelle la divulgation a eu lieu. Le procureur général de la province désignée, ou la personne occupant un poste équivalent, a le pouvoir d'initier des poursuites à l'égard d'infractions en vertu de la Loi. Des exceptions à ces mesures d'interdiction permettent d'établir un équilibre entre la nécessité de protéger les personnes et le respect du concept d'attente raisonnable en matière de vie privée ainsi que la nécessité d'administrer la justice.

The Regulations are not expected to create a negative impact on other areas or sectors.

There are no costs associated with this proposal.

**Contact**

Michael Holmes  
Director  
Serious and Organized Crime Policy Division  
Public Safety Canada  
Telephone: 613-990-9383

Le Règlement ne devrait pas engendrer de répercussions négatives sur d'autres domaines ou secteurs.

Aucun coût n'est associé à cette proposition

**Personne-ressource**

Michael Holmes  
Directeur  
Division des politiques sur les crimes graves et les crimes organisés  
Sécurité publique Canada  
Téléphone : 613-990-9383

Registration  
SOR/2015-195 July 16, 2015

FIREARMS ACT

## Regulations Amending the Firearms Marking Regulations

P.C. 2015-1085 July 16, 2015

Whereas the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness is of the opinion that the change made to the *Firearms Marking Regulations*<sup>a</sup> by the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations* is so immaterial and insubstantial that section 118 of the *Firearms Act*<sup>b</sup> should not be applicable in the circumstances;

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

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to section 117<sup>c</sup> of the *Firearms Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Firearms Marking Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE FIREARMS MARKING REGULATIONS

#### AMENDMENT

1. Section 6 of the *Firearms Marking Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

6. These Regulations come into force on June 1, 2017.

#### 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.*)

#### Executive summary

**Issues:** Deferral of the coming into force of the *Firearms Marking Regulations* to June 1, 2017. Additional consultation time is required to allow for the determination of a regime for marking firearms that will be beneficial for law enforcement crime

Enregistrement  
DORS/2015-195 Le 16 juillet 2015

LOI SUR LES ARMES À FEU

## Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu

C.P. 2015-1085 Le 16 juillet 2015

Attendu que le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que l'obligation de dépôt prévue à l'article 118 de la *Loi sur les armes à feu*<sup>a</sup> ne s'applique pas au *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après, parce qu'il n'apporte pas de modification de fond notable au *Règlement sur le marquage des armes à feu*<sup>b</sup>;

Attendu que, conformément au paragraphe 119(4) de cette loi, le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile fera déposer devant chaque chambre du Parlement une déclaration énonçant les justificatifs sur lesquels il se fonde,

À ces causes, sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu de l'article 117<sup>c</sup> de la *Loi sur les armes à feu*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE MARQUAGE DES ARMES À FEU

#### MODIFICATION

1. L'article 6 du *Règlement sur le marquage des armes à feu*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

6. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2017.

#### 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.*)

#### Résumé

**Enjeux :** Il s'agit du report de l'entrée en vigueur du *Règlement sur le marquage des armes à feu* au 1<sup>er</sup> juin 2017. Un temps de consultation supplémentaire est requis pour permettre l'établissement d'un régime de marquage des armes à feu qui sera

<sup>a</sup> SOR/2004-275

<sup>b</sup> S.C. 1995, c. 39

<sup>c</sup> S.C. 2003, c. 22, par. 224(z.38)

<sup>1</sup> SOR/2004-275

<sup>a</sup> L.C. 1995, ch. 39

<sup>b</sup> DORS/2004-275

<sup>c</sup> L.C. 2003, ch. 22, al. 224z.38)

<sup>1</sup> DORS/2004-275

gun investigations, without being too onerous for firearms businesses.

**Description:** The amendment defers the coming into force date of the *Firearms Marking Regulations* (the Regulations) for 18 months to June 1, 2017. The Regulations, which were made by the Governor in Council in 2004, are presently set to come into force on December 1, 2015.

**Cost-benefit statement:** No cost implications are anticipated with the deferral. The delayed coming into force will permit the Government to continue in depth consultations with a range of stakeholders about possible amendments to the Regulations, in order to institute a marking scheme that will aid domestic and international police investigations, without being onerous for firearms businesses.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, since there is no change in the administrative costs to business. The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business.

**Domestic and international coordination and cooperation:**

Canada is signatory to the United Nations Firearms Protocol and the *Inter-American Convention against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunition, Explosives and Other Related Materials* (CIFTA) of the Organization of American States, which promote international cooperation to counter the illegal production and movement of firearms in the interest of public safety and national and global security. The Regulations were drafted to respond to the particular requirement of the treaties for the adoption of specific markings on firearms to enable crime guns to be traced, in order to combat organized crime and other criminal activities.

avantageux pour les enquêtes des forces de l'ordre portant sur les armes à feu utilisées à des fins criminelles, sans toutefois être trop onéreux pour les entreprises du domaine des armes à feu.

**Description :** La modification reporte la date d'entrée en vigueur du *Règlement sur le marquage des armes à feu* (le Règlement) de 18 mois, c'est-à-dire au 1<sup>er</sup> juin 2017. Pris par le gouverneur en conseil en 2004, le Règlement doit à l'heure actuelle entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015.

**Énoncé des coûts et avantages :** Le report ne devrait avoir aucune incidence sur les coûts. Ce report permettra au gouvernement de continuer des consultations approfondies avec un large éventail d'intervenants sur les modifications pouvant être apportées au Règlement, en vue de mettre en place un régime de marquage qui aidera les enquêtes policières au pays et à l'international, sans être onéreux pour les entreprises d'armes à feu.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car il n'y a aucun changement aux coûts administratifs des activités. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas non plus à la présente proposition, puisqu'elle n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :**

Le Canada est signataire du Protocole des Nations Unies sur les armes à feu et de la *Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites des armes à feu, munitions, explosifs et autres matériels connexes* (CIFTA) de l'Organisation des États américains, lesquels favorisent la coopération internationale en vue de contrer la production et la circulation illégales d'armes à feu dans l'intérêt de la sécurité publique et de la sécurité nationale et mondiale. Le Règlement a été rédigé afin de répondre à l'exigence des traités concernant l'adoption de marques précises sur les armes à feu pour permettre de retracer les armes à feu utilisées à des fins criminelles en vue de lutter contre le crime organisé et d'autres activités criminelles.

## Background

The primary stated purpose for marking firearms is to enable law enforcement to trace crime guns, and the trafficking and stockpiling of firearms, in the interests of public safety and national security. Firearms tracing is a best practice undertaken at the outset of an investigation. Tracing is the systematic tracking of the history of recovered or seized firearms from the point of manufacture or importation through the supply chain until they become illicit. Tracing can offer early investigative leads, contribute to cost efficiencies for police by simplifying efforts, focus investigations given that time is critical to solving crimes, and help to build a strong evidentiary case to obtain a conviction.

The utility of some marking schemes for tracing, such as the existing Regulations, is diminished by the destruction of the long-gun registry and the absence of business record-keeping requirements, since the efficiencies of tracing are realized when a record of the most recent legal owner can be linked to a specific combination of information (serial number, name of manufacturer, etc.) which is marked on the firearm.

## Contexte

Le marquage des armes à feu a pour but principal énoncé de permettre aux organismes d'application de la loi de dépister les armes à feu utilisées pour commettre un crime, ainsi que le trafic et le stockage d'armes à feu, dans l'intérêt de la sécurité publique et nationale. Le dépistage des armes à feu constitue une pratique exemplaire qui est entreprise au début d'une enquête. Il s'agit du dépistage méthodique de l'historique des armes à feu récupérées ou saisies, du moment de la fabrication ou de l'importation, tout au long de la chaîne d'approvisionnement, jusqu'à ce que les armes deviennent illicites. Le dépistage peut offrir des pistes d'enquêtes précoces, contribuer à des économies de coûts pour la police en simplifiant les efforts, centrer les enquêtes, étant donné que le facteur temps est essentiel à la résolution des crimes, et faciliter la constitution d'un solide dossier d'éléments de preuve en vue d'obtenir une condamnation.

L'utilité de certains régimes de marquage aux fins du dépistage, comme dans le règlement actuel, est réduite par la destruction du registre des armes d'épaule et l'absence d'exigences en matière de tenue de dossier pour les entreprises, puisque l'efficacité du dépistage est réalisée lorsqu'un registre du propriétaire légal le plus récent peut être relié à une combinaison de renseignements précise (numéro de série, nom du fabricant, etc.) dont est marquée l'arme à feu.

The marking of specific information on firearms is one of several requirements of the *United Nations Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, their Parts and Components and Ammunition* (UN Firearms Protocol) and the Organization of American States (OAS) *Inter-American Convention against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunition, Explosives and Other Related Materials* (CIFTA). These international treaties seek to counter the illegal production and movement of firearms by enabling crime guns to be traced in order to combat terrorism, organized crime and other criminal activities. Canada signed the UN Firearms Protocol in 2002 and the CIFTA in 1997, but has not ratified either of the treaties.

In order to comply with these agreements, Canada requires, among other things, a scheme for the marking of firearms. In addition to being treaty imperatives, firearms markings have value for domestic law enforcement, as they can be used to combat the criminal use of firearms and to return a stolen firearm to its rightful owner.

The *Firearms Marking Regulations*, drafted to respond to the international treaties, were made by the Governor in Council in 2004, but not brought into force. They stipulate the markings that need to be permanently stamped or engraved on the frame or receiver of all firearms imported into, or manufactured in, Canada. Domestically manufactured firearms must bear the name of the manufacturer, serial number and “Canada” or “CA;” imported firearms must be marked with “Canada” or “CA” and the last two digits of the year of import, e.g. “15” for 2015. The markings must be of specific dimensions to prevent obliteration of the data and to allow for tracing.

In response to requests by firearms businesses for additional preparatory time, the coming into force of the Regulations was amended to April 1, 2006, deferred to December 1, 2007, and deferred again to December 1, 2009. During the 2007–2009 deferral period, an independent study was undertaken by Government Consulting Services to look at the utility of markings from a law enforcement perspective, the various marking technologies available, and the implications for the Canadian firearms industry and users. The study found that markings help to expedite law enforcement tracing efforts by focusing investigations to the last legal owner of the firearm or the most recent country of import, rather than to the manufacturer. The study further determined that the cost to stamp or engrave markings would be low for Canadian manufacturers and large importers (i.e. ranging from zero cost to \$25 per firearm depending on when and what markings are applied), although it was not possible to determine the financial impact on individuals and small importers.

Some firearms advocates are of the view that the obligation to mark “Canada” (or “CA”) and the last two digits of the year of importation would require Canadian importers to acquire marking technology or make arrangements for another company to apply markings, with an estimated cost of \$200 per firearm. However, the independent study commissioned by the Government determined a \$21 increase under the same circumstances. Most law enforcement representatives support import marking to expedite domestic and international tracing of crime guns.

Le marquage de renseignements précis sur les armes à feu correspond à l'une des exigences du *Protocole des Nations Unies contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions additionnels* (Protocole des Nations Unies sur les armes à feu) et de la *Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites des armes à feu, munitions, explosifs et autres matériels connexes* (CIFTA) de l'Organisation des États américains (OEA). Ces traités internationaux visent à contrer la production et la circulation illégale d'armes à feu en rendant possible le dépistage des armes à feu utilisées pour commettre un crime, et ce, en vue de lutter contre le terrorisme, le crime organisé et d'autres activités criminelles. Le Canada a signé le Protocole des Nations Unies sur les armes à feu en 2002 et la CIFTA en 1997, mais n'a ratifié aucun de ces traités.

Pour se conformer à ces accords, le Canada doit se doter, entre autres choses, d'un régime de marquage des armes à feu. En plus de représenter des impératifs des traités, les marques apposées sur les armes à feu sont utiles aux organismes intérieurs d'application de la loi, étant donné qu'elles peuvent servir à lutter contre l'utilisation criminelle d'armes à feu et à retourner les armes à feu volées à leur propriétaire légitime.

Rédigé pour répondre aux exigences des traités internationaux, le *Règlement sur le marquage des armes à feu* a été pris par le gouverneur en conseil en 2004, mais il n'est jamais entré en vigueur. Il stipule le marquage qui doit être effectué par estampage ou gravure indélébile sur la carcasse ou la boîte de culasse de toutes les armes à feu fabriquées et importées au Canada. Toute arme à feu fabriquée au pays doit porter le nom de son fabricant, un numéro de série et le mot « Canada » ou les lettres « CA », tandis que les armes à feu importées doivent porter le mot « Canada » ou les lettres « CA » et les deux derniers chiffres de l'année d'importation (par exemple « 15 » pour 2015). Les marques doivent aussi avoir des dimensions précises afin d'empêcher l'oblitération des données et de rendre possible le dépistage.

En réponse à la demande d'entreprises d'armes à feu qui consiste à avoir plus de temps de préparation, l'entrée en vigueur du Règlement a été reportée à trois reprises, soit au 1<sup>er</sup> avril 2006, au 1<sup>er</sup> décembre 2007 et reportée encore au 1<sup>er</sup> décembre 2009. Au cours de la période de 2007 à 2009 visée par le report, une étude indépendante a été effectuée par les Services conseils du gouvernement en vue d'évaluer l'efficacité du marquage du point de vue des organismes d'application de la loi, les diverses technologies de marquage disponibles ainsi que les répercussions sur l'industrie et les utilisateurs d'armes à feu au Canada. L'étude a permis d'établir que le marquage accélère les enquêtes des organismes d'application de la loi en les orientant vers le dernier propriétaire légitime de l'arme à feu ou le dernier pays d'importation, plutôt que sur le fabricant. L'étude a également permis de déterminer que le coût du marquage ne serait pas élevé pour les fabricants et les grands importateurs canadiens (c'est-à-dire entre 0 et 25 \$ par arme à feu, en fonction du type de marquage et du moment où il est appliqué), même s'il s'est révélé impossible d'établir les répercussions financières pour les particuliers et les petits importateurs.

Certains défenseurs sont d'avis que l'obligation d'inscrire « Canada » (ou « CA ») et les deux derniers chiffres de l'année d'importation exigerait que les importateurs canadiens fassent l'acquisition de matériel de marquage ou concluent une entente avec une entreprise pour qu'elle applique les marques, ce qui coûterait environ 200 \$ par arme à feu. Toutefois, une étude indépendante commandée par le gouvernement a permis de déterminer un coût supplémentaire de 21 \$ dans les mêmes circonstances. La plupart des représentants des organismes d'application de la loi

The Regulations were deferred again until December 1, 2010, to consider a proposal to place the information required by international treaties on adhesive metallic strips. The Regulations were subsequently deferred to December 1, 2012, to permit examination of program design and implementation issues associated with the current (e.g. permanent stamping or engraving) and alternative (e.g. adhesive metallic strip) marking options in order to determine a marking scheme that would contribute to public safety, meet international obligations, minimize costs to the Canadian firearms industry and firearms owners, and facilitate law enforcement tracing efforts. During this deferral period, tests conducted with adhesive metallic strips confirmed that this proposal was not viable for marking firearms.

On October 13, 2012, the Government published in the *Canada Gazette*, Part I, proposed amendments to the existing Regulations. Pursuant to the proposed amended Regulations, a firearm manufactured in, or imported into, Canada would be permanently stamped or engraved, on the frame or receiver, with a serial number, name of manufacturer and any other markings as required to distinguish it from other firearms. There would be no requirement to mark "Canada" (or "CA") and, in the case of imported firearms, the year of import. The proposed amendments were not advanced.

On November 30, 2012, the existing Regulations were deferred for one year, until December 1, 2013, to provide sufficient time for comprehensive consultations to allow for further consideration of possible amendments to the *Firearms Marking Regulations*.

On November 21, 2013, the coming into force of the Regulations was deferred until December 1, 2015. The Government sought the deferral for continued and broader stakeholder consultations, with a view to determining the precise nature of possible amendments to the *Firearms Marking Regulations*, including their repeal.

### Issues

Deferral of the coming into force of the *Firearms Marking Regulations* to June 1, 2017. Additional consultation time is required to allow for the determination of a regime for marking firearms that will be beneficial for law enforcement crime gun investigations, without being too onerous for firearms businesses.

### Objectives

The deferral of the coming into force of the Regulations permits the Government to continue in depth consultations with a broad range of stakeholders. During the deferral period, a marking scheme could be determined that will enable law enforcement to trace crime guns and permit Canada to assist international investigations, without imposing unnecessary administrative burdens on firearms businesses.

appuient le marquage de renseignements sur l'importation pour accélérer le dépistage national et international d'armes utilisées pour commettre des crimes.

L'entrée en vigueur du Règlement a de nouveau été reportée au 1<sup>er</sup> décembre 2010 afin d'étudier une proposition visant à consigner les renseignements requis par les traités internationaux sur des bandes adhésives métalliques. L'entrée en vigueur du Règlement a encore été reportée, cette fois au 1<sup>er</sup> décembre 2012, afin de permettre l'examen des problèmes de conception et de mise en œuvre associés aux options de marquage actuelles (par exemple estampage ou gravure indélébile) et aux solutions de rechange (par exemple bandes adhésives métalliques) pour déterminer la meilleure façon de contribuer à la sécurité publique, de respecter les obligations internationales, de minimiser les coûts pour l'industrie et les propriétaires d'armes à feu canadiens ainsi que de faciliter les efforts de dépistage des organismes d'application de la loi. Au cours de cette période de report, les tests effectués à l'aide de bandes adhésives métalliques ont permis de confirmer que cette proposition n'était pas viable pour le marquage des armes à feu.

Le 13 octobre 2012, le gouvernement a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* la proposition de modifications au Règlement. Conformément aux modifications proposées, une arme à feu importée ou fabriquée au Canada devrait être estampée ou gravée de façon indélébile sur la carcasse ou la culasse d'un numéro de série, du nom du fabricant et de tout autre renseignement permettant de distinguer les armes à feu. Il ne serait pas nécessaire de marquer « Canada » (ou encore « CA ») ou, dans le cas des armes à feu importées, l'année d'importation. Les modifications proposées n'ont pas été avancées.

Le 30 novembre 2012, le règlement actuel a été reporté d'une année, soit au 1<sup>er</sup> décembre 2013, pour donner le temps de mener des consultations approfondies afin de permettre une étude approfondie de modifications éventuelles au *Règlement sur le marquage des armes à feu*.

Le 21 novembre 2013, l'entrée en vigueur du Règlement a été reportée au 1<sup>er</sup> décembre 2015. Le gouvernement a demandé le report afin de poursuivre et d'élargir les consultations avec les intervenants, et ce, en vue de déterminer la nature précise des modifications possibles au *Règlement sur le marquage des armes à feu*, y compris leur abrogation.

### Enjeux

Il s'agit du report de l'entrée en vigueur du *Règlement sur le marquage des armes à feu* au 1<sup>er</sup> juin 2017. Un temps de consultation supplémentaire est requis pour permettre l'établissement d'un régime de marquage des armes à feu qui sera avantageux pour les enquêtes des forces de l'ordre portant sur les armes à feu utilisées à des fins criminelles, sans toutefois être trop onéreux pour les entreprises du domaine des armes à feu.

### Objectifs

Ce report de l'entrée en vigueur permet au gouvernement de continuer des consultations approfondies avec un large éventail d'intervenants. Pendant la période de report, on pourrait mettre en place un régime de marquage qui aidera les responsables de l'application de la loi à dépister des armes à feu utilisées pour commettre un crime et qui permettrait au Canada d'aider dans les enquêtes à l'échelle internationale, sans imposer de fardeau administratif inutile aux entreprises d'armes à feu.



**Description**

The deferral amends the coming into force date of the *Firearms Marking Regulations* from December 1, 2015, to June 1, 2017, amounting to an extension of 18 months.

**Regulatory and non-regulatory options considered**

The *Firearms Marking Regulations* were made by Governor in Council in 2004, although they have not been brought into force. Potential regulatory options would be determined after the conclusion of consultations and further consideration by the Government.

The proposal to mark firearms with adhesive metallic strips is not considered to be a regulatory option. In 2011, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) conducted tests examining this proposal. Working with the adhesives and sealant industry, adhesive technologies known to be among the strongest binding agents available were identified for testing. The RCMP subjected these adhesives to various conditions (e.g. extreme temperature variations) and elements (e.g. cleaning solvents) to which firearms are commonly exposed. It was concluded that the marking of firearms with adhesive metallic strips is not practically viable given the challenges of ensuring adequate adhesion under a range of conditions.

**Benefits and costs**

There are no costs associated with the deferral of the coming into force of the Regulations. By seeking the extension, the Government could continue to consult to determine a marking regime which will be beneficial for domestic and international law enforcement and manageable for firearms businesses.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, since there is no change in the administrative costs to business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, since there are no costs to small businesses.

**Consultation**

In 2013, the coming into force of existing Regulations was deferred until December 1, 2015, to allow for continued and broader stakeholder consultations.

The Minister of Public Safety has consulted with the Minister’s Canadian Firearms Advisory Committee, on potential amendments to the existing Regulations. There are 10 individuals on this Committee who have backgrounds as civilian firearms users and firearms advocates, with some having experience in non-governmental organizations and law enforcement. The Committee expressed support for having fewer marking requirements in the existing Regulations.

Law enforcement representatives, such as the Canadian Association of Chiefs of Police, have supported the coming into force of the existing Regulations, from the perspective of public safety and national security. Given the value of markings for firearms tracing, they have consistently stressed the importance of having sufficient markings on firearms to render them individually identifiable from each other, for instance, using a serial number with the name of the

**Description**

Le report modifie la date d’entrée en vigueur du *Règlement sur le marquage des armes à feu*, du 1<sup>er</sup> décembre 2015 au 1<sup>er</sup> juin 2017, ce qui correspond à un report de 18 mois.

**Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Le *Règlement sur le marquage des armes à feu* a été adopté par le gouverneur en conseil en 2004, mais il n’est pas entré en vigueur. Des options réglementaires seraient déterminées après la fin des consultations et un examen plus poussé par le gouvernement.

La proposition de marquer les armes à feu à l’aide de bandes métalliques adhésives n’est pas considérée comme une option réglementaire. En 2011, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a mené des essais pour examiner cette proposition. Avec l’aide de l’industrie des adhésifs et des matériaux d’étanchéité, on a choisi des technologies d’adhésifs faisant partie des agents liants les plus puissants disponibles pour les essais. Les responsables de la GRC ont soumis ces adhésifs à divers éléments (par exemple solvants de nettoyage) et conditions (par exemple variations extrêmes de température) auxquels les armes à feu sont souvent exposées. Ils ont conclu que le marquage des armes à feu à l’aide de bandes métalliques adhésives n’est pas une pratique viable en raison de la difficulté d’assurer une adhésion adéquate dans différentes conditions.

**Avantages et coûts**

Aucun coût n’est associé au report de l’entrée en vigueur du Règlement. En demandant une prolongation, le gouvernement pourrait poursuivre les consultations afin de trouver un régime de marquage avantageux pour les organismes nationaux et internationaux d’application de la loi et facile à gérer pour les entreprises d’armes à feu.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, étant donné qu’il n’y a aucun changement aux coûts administratifs pour les entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisqu’il n’y a aucun coût pour les petites entreprises.

**Consultation**

En 2013, l’entrée en vigueur du Règlement a été reportée au 1<sup>er</sup> décembre 2015, afin de poursuivre et d’élargir les consultations des intervenants.

Le ministre de la Sécurité publique a consulté le Comité consultatif canadien sur les armes à feu concernant une modification possible du règlement actuel. Dix membres du Comité étaient des civils utilisant des armes à feu et des défenseurs des armes à feu, certains ayant de l’expérience dans des organisations non gouvernementales ou en matière d’application de la loi. Les membres du Comité ont appuyé la réduction des exigences liées au marquage dans le Règlement.

Des représentants d’organismes d’application de la loi, comme l’Association canadienne des chefs de police, ont appuyé l’entrée en vigueur du règlement actuel, dans l’intérêt de la sécurité publique et nationale. Étant donné l’utilité du marquage pour le dépistage des armes à feu, ils ont toujours souligné l’importance de marquer suffisamment les armes à feu pour les rendre uniques, par exemple à l’aide d’un numéro de série, du nom du fabricant et

manufacturer and other specific markings, and for the Regulations to have rigour (e.g. penalties and definitions). They consider these aspects important to ensure law enforcement tracing capability, in order to expedite investigations into specific gun crimes and to help detect firearms trafficking, smuggling and stockpiling. Law enforcement representatives further note the value of import marks, which increase the effectiveness of tracing technology by instantly identifying the most recent country of import to submit a trace request, and by directing investigators on whether to focus on a smuggling operation or domestic trafficking.

In addition to the consultations held to date with the Canadian Firearms Advisory Committee, the Government could seek the views of other stakeholders, including law enforcement, industry, victims' representatives and the international tracing centres of Interpol and the United States Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives.

### **Regulatory cooperation**

The multilateral agreements to which Canada is a signatory, namely the *United Nations Protocol against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, their Parts and Components and Ammunition* (UN Firearms Protocol) and the Organization of American States (OAS) *Inter-American Convention against the Illicit Manufacturing of and Trafficking in Firearms, Ammunition, Explosives and Other Related Materials* (CIFTA) require, among other things, member states to adopt specific firearms markings, record retention and information sharing systems to counter the illegal production and illicit movement of firearms. The requirements facilitate police crime gun tracing in order to combat terrorism, organized crime and other criminal activities.

The existing Regulations were drafted to respond to the firearm marking requirements of the UN Firearms Protocol and the CIFTA. With the deferral of the Regulations, Canada would not be in a position to ratify these treaties, since the treaties require firearms markings. Apart from the marking of firearms, the treaties require the maintenance of records to allow for international law enforcement collaboration on tracing. Canada does not meet this imperative given the termination of registration and business record-keeping requirements with regard to non-restricted firearms.

### **Rationale**

With the deferral of the coming into force of the Regulations, the Government could consult extensively with a range of stakeholders about possible regulatory changes, in order to implement a marking regime that will be beneficial to domestic and international law enforcement, and not onerous for firearms businesses.

### **Implementation, enforcement and service standards**

The Regulations will come into force on June 1, 2017.

The amendment defers the coming-into-force date of a measure that has not yet been implemented. Consequently, no other implementation, enforcement or service standard issues have been identified.

d'autres marques précises, et pour que le Règlement soit rigoureux (par exemple peines et définitions). Ils estiment que ces aspects sont importants pour assurer la capacité de dépistage des responsables de l'application de la loi, ce qui accélérera les enquêtes concernant des crimes impliquant des armes à feu et qui aidera à détecter le trafic, la contrebande et le stockage d'armes à feu. Les représentants indiquent également l'importance des marques sur l'importation qui augmentent l'efficacité de la technologie de dépistage en permettant de déterminer instantanément le plus récent pays d'importation pour y présenter une demande de dépistage et en indiquant aux enquêteurs s'ils doivent se concentrer sur une opération de contrebande ou sur du trafic national.

En plus des consultations menées jusqu'à maintenant avec le Comité consultatif canadien sur les armes à feu, le gouvernement pourrait obtenir l'opinion d'autres intervenants, y compris d'organismes d'application de la loi, de l'industrie, de représentants de victimes et des centres internationaux de dépistage d'Interpol et du United States Bureau of Alcohol, Tobacco, Firearms and Explosives.

### **Coopération en matière de réglementation**

Les accords multilatéraux dont le Canada est signataire, à savoir le *Protocole des Nations Unies contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions additionnels* (Protocole des Nations Unies sur les armes à feu) et la *Convention interaméricaine contre la fabrication et le trafic illicites des armes à feu, munitions, explosifs et autres matériels connexes* (CIFTA) de l'Organisation des États américains (OEA), exigent entre autres que les États membres adoptent des systèmes précis de marquage, de conservation des dossiers et d'échange de renseignements dans le but de contrer la production illégale et les mouvements illicites d'armes à feu. Les exigences facilitent le dépistage, par la police, des armes à feu utilisées pour commettre un crime, et ce, en vue de lutter contre le terrorisme, le crime organisé et d'autres activités criminelles.

Le règlement actuel a été rédigé pour répondre aux exigences relatives au marquage prévues dans le Protocole des Nations Unies sur les armes à feu et la CIFTA. Le report du Règlement empêcherait le Canada de ratifier ces accords puisqu'ils exigent le marquage des armes à feu. Outre le marquage des armes à feu, les traités exigent la tenue de registres prévoyant la coopération entre les organismes internationaux d'application de la loi au chapitre du dépistage. Le Canada ne respecte pas cet impératif, compte tenu de la cessation des exigences relatives à l'enregistrement et à la conservation des dossiers par les entreprises en ce qui concerne les armes à feu sans restriction.

### **Justification**

Grâce au report de l'entrée en vigueur du Règlement, le gouvernement pourrait mener des consultations approfondies auprès de divers intervenants concernant de possibles changements réglementaires, afin de mettre en place un régime de marquage qui sera avantageux pour les organismes nationaux et internationaux d'application de la loi et peu coûteux pour les entreprises d'armes à feu.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Le Règlement entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2017.

La modification repousse la date d'entrée en vigueur d'une mesure qui n'a pas encore été mise en œuvre. Par conséquent, on n'a relevé aucun problème lié à la mise en œuvre, à l'application ou aux normes de service.

Communication efforts of the RCMP Canadian Firearms Program will focus on informing firearms businesses and law enforcement stakeholders of the deferral via the Web. Otherwise, communications will be handled reactively.

**Contact**

Lyndon Murdock  
Director  
269 Laurier Avenue West  
Law Enforcement and Policing Branch  
Public Safety Canada  
Ottawa, Ontario  
K1A 0P8  
General inquiries: 613-944-4875  
Fax: 613-954-4808  
Email: [firearms@ps-sp.gc.ca](mailto:firearms@ps-sp.gc.ca)

Les efforts en matière de communications déployés par les représentants du Programme canadien des armes à feu de la GRC viseront principalement à informer les entreprises d'armes à feu et les intervenants des organismes d'exécution de la loi au sujet du report, et ce, par l'entremise du site Web. Autrement, les communications seront gérées de façon réactive.

**Personne-ressource**

Lyndon Murdock  
Directeur  
269, rue Laurier Ouest  
Secteur de la sécurité communautaire et de la réduction du crime  
Sécurité publique Canada  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0P8  
Demandes générales : 613-944-4875  
Télécopieur : 613-954-4808  
Courriel : [firearms@ps-sp.gc.ca](mailto:firearms@ps-sp.gc.ca)

Registration  
SOR/2015-196 July 16, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-196 Le 16 juillet 2015

AERONAUTICS ACT

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

**Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Other Designated Places)**

**Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (autres endroits désignés)**

P.C. 2015-1086 July 16, 2015

C.P. 2015-1086 Le 16 juillet 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 4.71(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Other Designated Places)*.

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 4.71(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l' aéronautique*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (autres endroits désignés)*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE  
CANADIAN AVIATION SECURITY  
REGULATIONS, 2012 (OTHER  
DESIGNATED PLACES)**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE  
RÈGLEMENT CANADIEN DE 2012  
SUR LA SÛRETÉ AÉRIENNE  
(AUTRES ENDROITS DÉSIGNÉS)**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. Paragraph 2(f) of the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. L'alinéa 2f) du *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(f) Part 6 deals with security at aerodromes listed in Schedule 3 and at any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*;

f) la partie 6 traite de la sûreté aux aéroports énumérés à l'annexe 3 et à tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*;

**2. Subsection 8.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**2. Le paragraphe 8.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Application **8.1 (1)** Sections 8.2 to 8.5 apply in respect of some or all of the persons at a passenger screening checkpoint, at an aerodrome listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* or at any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*, if there is a heightened risk condition that can be mitigated by screening the identity of those persons at that checkpoint.

Application **8.1 (1)** Les articles 8.2 à 8.5 s'appliquent à l'égard de certaines personnes ou de toutes les personnes à un point de contrôle des passagers situé à un aéroport énuméré à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* ou situé à tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, s'il y a un état de risque accru qui peut être atténué par le contrôle de l'identité de ces personnes à ce point de contrôle.

**3. Section 9 of the Regulations is replaced by the following:**

**3. L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Application **9.** Sections 10 to 13 apply in respect of aerodromes listed in the schedule to the *CATSA Aerodrome Designation Regulations* and in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

Application **9.** Les articles 10 à 13 s'appliquent à l'égard des aéroports énumérés à l'annexe du *Règlement sur la désignation des aéroports de l'ACSTA* et à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 5

<sup>b</sup> R.S., c. A-2

<sup>1</sup> SOR/2011-318

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 5

<sup>b</sup> L.R., ch. A-2

<sup>1</sup> DORS/2011-318

Part overview	<p><b>4. Section 401 of the Regulations is replaced by the following:</b></p> <p><b>401.</b> This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes listed in Schedule 3 and at any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>4. L'article 401 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>401.</b> La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté aux aéroports énumérés à l'annexe 3 et à tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Aperçu de la partie
Application	<p><b>5. Section 402 of the Regulations is replaced by the following:</b></p> <p><b>402.</b> This Part applies in respect of aerodromes listed in Schedule 3 and in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>5. L'article 402 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>402.</b> La présente partie s'applique à l'égard des aéroports énumérés à l'annexe 3 et à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Application
Part overview	<p><b>6. Section 505 of the Regulations is replaced by the following:</b></p> <p><b>505.</b> This Part sets out the basic regulatory framework for security at aerodromes. However, this framework is not applicable in respect of aerodromes listed in Schedule 1, 2 or 3 or in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>6. L'article 505 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>505.</b> La présente partie prévoit le cadre réglementaire de base pour la sûreté aux aéroports. Toutefois, ce cadre n'est ni applicable à l'égard des aéroports qui sont énumérés aux annexes 1, 2 ou 3, ni à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Aperçu de la partie
Application	<p><b>7. Section 506 of the Regulations is replaced by the following:</b></p> <p><b>506.</b> This Division applies in respect of aerodromes. However, this Division does not apply in respect of aerodromes listed in Schedule 1, 2 or 3 or in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>7. L'article 506 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>506.</b> La présente section s'applique à l'égard des aéroports. Toutefois, elle ne s'applique ni à l'égard des aéroports qui sont énumérés aux annexes 1, 2 ou 3, ni à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Application
Application	<p><b>8. Section 508 of the Regulations is replaced by the following:</b></p> <p><b>508.</b> This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedule 1, 2 or 3 and that serve air carriers. This Division does not apply in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>8. L'article 508 du même règlement est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>508.</b> La présente section s'applique à l'égard des aéroports qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3 et qui desservent les transporteurs aériens. Elle ne s'applique pas à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Application
Application	<p><b>9. (1) The portion of section 516 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:</b></p> <p><b>516. (1)</b> This Division applies in respect of aerodromes that are not listed in Schedule 1, 2 or 3 and that serve</p>	<p><b>9. (1) Le passage de l'article 516 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :</b></p> <p><b>516. (1)</b> La présente section s'applique à l'égard des aéroports qui ne sont pas énumérés aux annexes 1, 2 ou 3 et qui desservent :</p>	Application
Application	<p><b>(2) Section 516 of the Regulations is renumbered as subsection 516(1) and is amended by adding the following:</b></p> <p><b>(2)</b> This Division does not apply in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the <i>Canadian Air Transport Security Authority Act</i>.</p>	<p><b>(2) L'article 516 du même règlement devient le paragraphe 516(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :</b></p> <p><b>(2)</b> La présente section ne s'applique pas à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i>.</p>	Application

**10. Section 778 of the Regulations is replaced by the following:**

Application

**778.** This Division applies in respect of aerodromes listed in Schedules 1 to 3, or any part of those aerodromes, and in respect of any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*.

**11. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading “SCHEDULE 1” with the following:**

*(Paragraph 2(d), sections 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506 and 508, subsection 516(1) and section 778)*

**12. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading “SCHEDULE 2” with the following:**

*(Paragraph 2(e), sections 3, 246, 247 and 273, paragraph 351(1)(a), subsection 351(2), paragraphs 352(1)(a), (2)(a) and 3(a), sections 428, 505, 506 and 508, subsection 516(1) and section 778)*

**13. Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing the section references after the heading “SCHEDULE 3” with the following:**

*(Paragraph 2(f), sections 401, 402 and 428, paragraph 459(1)(a), subsection 459(2), paragraphs 460(1)(a) and (2)(a), sections 505, 506 and 508, subsection 516(1) and section 778)*

**COMING INTO FORCE**

Registration

**14. 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.)*

**Issues**

Over the last few years, several small, non-designated aerodromes have expressed an interest in obtaining screening services to help attract routes to and through larger, designated aerodromes and to increase their economic development opportunities. None of the aerodromes interested in obtaining screening services warrant risk-based screening paid for by the Crown, through the Air Travelers Security Charge. As a result, the Minister of Transport sent a letter to aerodromes who expressed interest indicating that screening services could be provided at their aerodromes on a full cost-recovery basis. Regulatory amendments to the *Canadian Aviation Security Regulations, 2012* are necessary as passenger screening at non-designated aerodromes must also be subject to the same regulatory requirements currently in place at designated aerodromes to maintain a secure aviation security system.

**10. L'article 778 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Application

**778.** La présente section s'applique à l'égard des aérodromes énumérés aux annexes 1 à 3, ou à toute partie de ceux-ci, et à l'égard de tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*.

**11. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 1 », à l'annexe 1 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

*(alinéa 2d), articles 3, 6, 82, 83, 117, 273, 428, 505, 506 et 508, paragraphe 516(1) et article 778)*

**12. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

*(alinéa 2e), articles 3, 246, 247 et 273, alinéa 351(1)a, paragraphe 351(2), alinéas 352(1)a, (2)a et (3)a, articles 428, 505, 506 et 508, paragraphe 516(1) et article 778)*

**13. Les renvois qui suivent le titre « ANNEXE 3 », à l'annexe 3 du même règlement, sont remplacés par ce qui suit :**

*(alinéa 2f), articles 401, 402 et 428, alinéa 459(1)a, paragraphe 459(2), alinéas 460(1)a et (2)a, articles 505, 506 et 508, paragraphe 516(1) et article 778)*

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**14. 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.)*

**Enjeux**

Au cours des dernières années, plusieurs petits aérodromes non désignés ont signifié leur intérêt quant à se prévaloir des services de contrôle dans le but d'attirer des vols correspondant avec de plus gros aérodromes désignés ou en direction de ceux-ci et d'accroître les possibilités de développement économique. Du point de vue du risque, aucun des aérodromes souhaitant accueillir les services de contrôle ne justifie que la Couronne défraye ce contrôle par le biais du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Par conséquent, la ministre des Transports a répondu par écrit aux aérodromes ayant signifié un tel intérêt en leur indiquant qu'ils pourraient se prévaloir des services de contrôle moyennant le recouvrement complet des coûts. Des modifications au *Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* sont nécessaires, puisque le contrôle des passagers aux aérodromes non désignés doit également être assujéti aux mêmes exigences réglementaires actuellement en place aux aérodromes désignés afin de maintenir la sûreté du réseau de transport aérien.

**Background**

Following the creation of the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) in the aftermath of September 11, 2001, Canada designated 89 aerodromes for mandatory aviation security screening by CATSA, including approximately 60 lower risk aerodromes where screening was formerly conducted by air carriers or aerodromes on a voluntary basis. CATSA is the only authorized aviation screening authority in Canada.

**Objectives**

This initiative is to further support the Government's Economic Action Plan to protect Canadians and support jobs and growth. Specifically, this initiative would provide smaller, non-designated low-risk aerodromes with the option of making a business decision to invest in screening services, and with that decision, facilitate passenger connectivity through larger, designated aerodromes. While such investments would be for potential economic benefits, the additional screening of passengers and their goods would also contribute to a more secure aviation system in Canada. In addition, this initiative will support the motion (M-553) that was unanimously approved by members of the House of Commons on April 29, 2015. The motion requested that the Government present, as soon as possible, a mechanism that would allow non-designated aerodromes to receive screening services from CATSA on a cost-recovery basis. These amendments would also accommodate special circumstances when the Minister of Transport sees a need to have CATSA present for screening at any other place pursuant to subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act* (i.e. G20 Summit).

**Description**

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012* (the Regulations) enable CATSA to perform screening services at select non-designated aerodromes (to be hereafter called "other designated aerodromes") and to require such aerodromes to meet the same regulatory requirements that apply to a Class 3 aerodrome. The Minister relies on the authorities set out in the *Canadian Air Transport Security Authority Act* to list other designated aerodromes, and the Department would publish a notice of these aerodromes in the *Canada Gazette*, Part I.

The Regulations recognize CATSA screening at "any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*."

At aerodromes that will be designated by the Minister under the "any other place" designation, the amendments will require

1. CATSA to screen passengers and baggage in the same manner as they do at existing designated aerodromes, e.g. screen for prohibited items; and
2. Aerodromes designated under the "any other place" designation are to meet the same Regulatory requirements as a Class 3 aerodrome (e.g. have restricted areas to prevent unauthorized interference with civil aviation).

**Contexte**

Lors de la création de l'Administration canadienne de sûreté du transport aérien (ACSTA), à la suite des événements du 11 septembre 2001, le Canada a désigné 89 aéroports où l'ACSTA devait effectuer le contrôle de sûreté du transport aérien, dont environ 60 aéroports à plus faible risque, où le contrôle était effectué auparavant par les transporteurs aériens ou les aéroports de façon volontaire. Au Canada, seule l'ACSTA est autorisée à effectuer le contrôle de sûreté aérienne.

**Objectifs**

Cette initiative vient appuyer davantage le Plan économique du gouvernement qui vise à protéger les Canadiens et soutenir l'emploi et la croissance. Plus particulièrement, cette initiative permettra aux petits aéroports non désignés et à faible risque de prendre la décision opérationnelle d'investir dans des services de contrôle et, par cette décision, de faciliter la correspondance des passagers vers de plus gros aéroports désignés. Bien que de tels investissements visent à engendrer des bénéfices économiques, l'ajout du contrôle des passagers et de leurs biens contribuerait également à accroître la sûreté du réseau de transport aérien au Canada. Par ailleurs, cette initiative viendra appuyer la motion (M-553) adoptée à l'unanimité par les députés de la Chambre des communes le 29 avril 2015. La motion demandait que le gouvernement présente le plus rapidement possible un mécanisme permettant aux aéroports non désignés d'offrir à leurs frais les services de contrôle de l'ACSTA. Ces modifications permettent d'offrir les services de contrôle de l'ACSTA à tout autre endroit en vertu du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*, lorsque le ministre des Transports jugera utile de le faire en raison de circonstances particulières, comme le Sommet du G20.

**Description**

Le *Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne* (le Règlement) permet à l'ACSTA d'effectuer un contrôle de sûreté à certains aéroports non désignés (dorénavant appelés « autres aéroports désignés ») et d'exiger que ceux-ci satisfassent aux mêmes exigences réglementaires applicables à un aéroport de catégorie 3. Le ministre se basera alors sur les pouvoirs énoncés en vertu de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* afin d'établir d'autres aéroports désignés, et le ministère publiera un avis à cet égard dans la *Partie I de la Gazette du Canada*.

Le Règlement reconnaît le contrôle de l'ACSTA à « tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* ».

Aux aéroports désignés par le ministre comme « tout autre endroit », les modifications prévoient ce qui suit :

1. L'ACSTA doit effectuer le contrôle des passagers et des bagages comme elle le fait dans les aéroports présentement désignés par règlement, par exemple pour des articles interdits;
2. Les aéroports désignés comme « tout autre endroit » doivent satisfaire aux mêmes exigences réglementaires que celles auxquelles les aéroports de catégorie 3 sont soumis (par exemple avoir des zones réglementées pour prévenir toute interférence non autorisée avec l'aviation civile).

To date, a number of small aerodromes have expressed an interest in entering into a contractual agreement to pay the full cost of CATSA screening at their aerodrome.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no direct costs to small business as a result of the Regulations. These amendments will enable other designated aerodromes to opt in for CATSA screening services if they want to pay for those services.

The decision to pay and have CATSA screening will be a business decision made by small aerodromes in consultation with CATSA and Transport Canada. Once that decision is made, the aerodrome would willingly enter into a contractual agreement to have CATSA screening, to pay for that screening, and to meet the regulatory obligations in the Regulations prior to the commencement of CATSA screening.

#### **Consultation**

On June 24, 2014, the Minister of Transport wrote a letter to a number of small aerodromes who were requesting CATSA services to advise them that the Department is considering developing a mechanism to enable this on a cost-recovery basis. Of these aerodromes, several responded to Transport Canada’s consultation request. Other small aerodromes have also indicated potential interest in having CATSA screening at their aerodrome.

On March 26, 2015, Transport Canada officials completed initial consultations with several of these small aerodromes that expressed an interest in purchasing CATSA screening services.

During consultations, these small aerodromes continued to express their interest in and support for the cost-recovery option, and were very keen on getting this mechanism in place as quickly as possible. As part of Transport Canada’s consultations, the Department shared estimated operating and one-time equipment costs, while noting that more precise costing would depend on a number of factors, including size and frequency of flights and destination, among others. Several aerodromes requested detailed costing once it becomes available. All aerodromes expressed an interest in being authorized to conduct screening themselves, provided that their screeners are certified by CATSA. The Department reiterated that CATSA is the only authorized aviation screening authority in Canada.

#### **Rationale**

The Regulations add a reference to “any other place designated by the Minister under subsection 6(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*” in several sections in order to subject aerodromes, once designated, and CATSA to the Canadian aviation security regulatory regime. The Minister will create a list of those aerodromes willing to pay for the screening, that have signed a contract and meet the other applicable regulatory obligations, and

À ce jour, plusieurs petits aérodromes ont signifié leur intérêt quant à signer une entente contractuelle exigeant qu’ils paient entièrement les frais du contrôle de l’ACSTA à leur aérodrome.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au règlement proposé, car il n’y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car la proposition n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises. Ces modifications permettront aux autres aérodromes désignés d’accueillir les services de contrôle de l’ACSTA, s’ils sont prêts à payer pour ces services.

Les petits aérodromes devront d’abord prendre la décision opérationnelle, en consultation avec l’ACSTA et Transports Canada, de payer et d’accueillir les services de contrôle de l’ACSTA. Une fois la décision prise, l’aérodrome devra accepter de passer une entente contractuelle pour obtenir les services de contrôle de l’ACSTA et de payer pour ces services, en plus de devoir satisfaire aux exigences réglementaires en matière de contrôle de sûreté avant le début du contrôle de l’ACSTA.

#### **Consultation**

Le 24 juin 2014, la ministre des Transports a fait parvenir une lettre à plusieurs petits aérodromes qui voulaient accueillir les services de contrôle de l’ACSTA afin de les aviser que le ministère envisageait de mettre en place un mécanisme permettant d’avoir de tels services sur une base de recouvrement des coûts. De ces aérodromes, plusieurs ont répondu à la demande de consultation de Transports Canada. D’autres petits aérodromes ont également signifié un intérêt potentiel quant à se prévaloir des services de contrôle de l’ACSTA.

Le 26 mars 2015, les représentants de Transports Canada ont terminé les consultations initiales avec plusieurs de ces petits aérodromes qui ont démontré un intérêt pour ce qui est de faire l’acquisition de services de contrôle de l’ACSTA.

Au cours des consultations, ces petits aérodromes ont continué d’exprimer leur intérêt et de donner leur appui à l’option de recouvrement des coûts, et ils se disaient très désireux de mettre ce mécanisme en place le plus rapidement possible. Dans le cadre des consultations de Transports Canada, le ministère a fait part des coûts opérationnels estimés et non récurrents pour l’achat de l’équipement, tout en soulignant le fait que l’établissement des coûts plus précis dépendrait d’un nombre de facteurs, notamment la taille et la fréquence des vols et les destinations, entre autres. Plusieurs aérodromes ont demandé à obtenir des coûts détaillés une fois que ceux-ci seront disponibles. Tous les aérodromes souhaitaient être autorisés à effectuer le contrôle eux-mêmes, pourvu que leurs agents de contrôle soient certifiés par l’ACSTA. Le ministère a réitéré que seule l’ACSTA est autorisée à effectuer le contrôle de sûreté du transport aérien au Canada.

#### **Justification**

La réglementation est modifiée afin d’inclure « à tout autre endroit désigné par le ministre en application du paragraphe 6(1) de la *Loi sur l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien* » dans plusieurs dispositions afin d’imposer le régime réglementaire canadien de la sûreté aérienne aux aérodromes, une fois désignés, et à l’ACSTA. Le ministre dressera la liste des aérodromes qui seront prêts à payer pour les services de contrôle, qui



will inform the public in an administrative manner by publishing a list of other designated aerodromes in the *Canada Gazette*, Part I.

As part of the contractual agreement, aerodromes will be responsible to pay for any CATSA equipment, training, support costs, aerodrome upgrades, all regulatory obligations, etc. Transport Canada inspectors will oversee and inspect the locations as they already do today at existing designated aerodromes. Passengers departing from these other designated aerodromes would not be subject to the Air Traveller Security Charge (ATSC) for direct flights to designated aerodromes (although they may be charged the ATSC for connecting flights through a designated aerodrome listed in the *CATSA Aerodrome Designation Regulations*). The aerodromes were advised that the annual CATSA operating costs could range from \$500,000 to \$2 million depending on the number of passengers to be screened, the type of screening and the geographic location of the small aerodromes. In addition, the Department advised that one-time equipment costs could range from \$50,000 to \$600,000. Also, aerodromes may require capital/infrastructure upgrades (e.g. restricted areas) to meet the same regulatory requirements as a Class 3 aerodrome. Transport Canada has not received specific information from the small aerodromes as to how they would fund the requested screening activity. Some may opt to subsidize all or a portion of the screening, while others may not. It is also possible that aerodromes would transfer a portion or all of the costs associated with this activity onto air carriers operating from their aerodrome, other businesses at the aerodrome and/or passengers. It is not possible to say what the ultimate cost will be on passengers.

Without the amendments to the Regulations, screening at other designated aerodromes would not be consistent with the Canadian aviation security regulatory regime. These amendments are required to make sure any other designated aerodrome would be part of Canada's aviation security regulatory regime and be in line with international standards and recommended practices as established by the International Civil Aviation Organization (ICAO). In the absence of these amendments, aerodromes choosing to purchase CATSA screening services would not be obligated to meet the appropriate regulatory requirements for similar sized Class 3 aerodromes. As a result, passengers and their belongings on flights from these aerodromes would be subjected to screening by CATSA when connecting through a designated aerodrome.

### **Implementation, enforcement and service standards**

Commencement of CATSA screening and aerodrome readiness will remain subject to both the finalization of an agreement between CATSA and an aerodrome and the required designation by the Minister.

Transport Canada's philosophy on the enforcement of the Regulations stresses promoting compliance as the preferred means of achieving a secure aviation environment. However, the *Aeronautics Act* provides that enforcement actions could be taken in the form of administrative monetary penalties pursuant to sections 7.6 to 8.2, charges could be laid for the commission of an offence set

auront signé une entente contractuelle et qui satisferont aux autres obligations réglementaires applicables, puis il en informera le public de manière administrative en publiant une liste des autres aérodromes désignés dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada*.

Dans le cadre de leur entente contractuelle, les aérodromes seront responsables de payer l'équipement de l'ACSTA, la formation, le soutien, les mises à niveau des aérodromes, les obligations réglementaires, etc. Les inspecteurs de Transports Canada effectueront la surveillance et l'inspection des sites comme ils le font déjà aux aérodromes actuellement désignés. Les passagers en partance de ces autres aérodromes désignés ne seraient pas assujettis au Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) pour les vols directs vers les aérodromes désignés (bien qu'ils puissent devoir payer le DSPTA pour les vols de correspondance qui passent par un aérodrome désigné énuméré dans le *Règlement sur la désignation des aérodromes de l'ACSTA*). Les aérodromes ont été informés que les coûts d'exploitation annuels de l'ACSTA pourraient se situer entre 500 000 \$ et 2 M\$ selon le nombre de passagers à contrôler, le type de contrôle et la situation géographique des petits aérodromes. De plus, le ministère a informé les petits aérodromes que les coûts non récurrents de l'équipement pourraient être de 50 000 \$ à 600 000 \$. Les aérodromes pourraient également avoir besoin d'investir dans leurs infrastructures ou de les mettre à niveau (par exemple des zones réglementées) pour se conformer aux mêmes exigences auxquelles sont soumis les aérodromes de catégorie 3. Transports Canada n'a pas reçu d'information précise sur la manière dont les petits aérodromes entendent financer les activités de contrôle. Certains pourraient choisir de subventionner le contrôle en tout ou en partie, alors que d'autres choisiraient de faire autrement. Il est possible que les aérodromes transfèrent une portion des coûts ou tous les coûts liés à cette activité aux transporteurs aériens ou commerces qui gèrent leur exploitation à partir de ces aérodromes et/ou aux passagers. Il est impossible d'établir quel sera le coût ultime pour les passagers.

Sans ces modifications à la réglementation, le contrôle aux aérodromes désignés ne concorderait pas avec le régime réglementaire canadien de la sûreté aérienne. Ces modifications sont requises pour s'assurer que tous les autres aérodromes désignés soient assujettis au régime de réglementation de la sûreté aérienne du Canada et respectent les normes internationales et les pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). De plus, en l'absence de ces modifications, les aérodromes choisissant de se prévaloir des services de contrôle de l'ACSTA ne seraient pas tenus de satisfaire aux exigences réglementaires appropriées comme celles auxquelles sont soumis les aérodromes de catégorie 3 de même taille. Par conséquent, les passagers et leurs biens qui seront à bord de vols en partance de ces aérodromes devront se soumettre au contrôle de l'ACSTA en effectuant une correspondance par un aérodrome désigné.

### **Mise en œuvre, application et normes de service**

Avant qu'un service de contrôle de l'ACSTA ne puisse commencer à un aérodrome et que celui-ci ne soit prêt à accueillir un tel service, une entente devra être signée entre l'ACSTA et l'aérodrome, et l'aérodrome devra être désigné par le ministre.

La philosophie de Transports Canada en matière d'application de la réglementation veut qu'il soit préférable de promouvoir la conformité pour s'assurer de la sûreté du transport aérien. Cependant, la *Loi sur l'aéronautique* prévoit que des mesures d'application peuvent être prises sous forme de sanctions pécuniaires administratives en vertu des articles 7.6 à 8.2, que des poursuites peuvent

out under subsection 7.3(3), or a Canadian aviation document could be suspended or cancelled in accordance with section 6.9.

être entamées en cas d'infraction en vertu du paragraphe 7.3(3), ou qu'un document d'aviation canadien peut être suspendu ou annulé conformément à l'article 6.9.

**Contact**

Sandra Miller  
Chief  
Regulatory Projects  
Transport Canada  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N8  
Telephone: 613-998-9605  
Email: [sandra.miller@tc.gc.ca](mailto:sandra.miller@tc.gc.ca)

**Personne-ressource**

Sandra Miller  
Chef  
Projets réglementaires  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N8  
Téléphone : 613-998-9605  
Courriel : [sandra.miller@tc.gc.ca](mailto:sandra.miller@tc.gc.ca)

Registration  
SOR/2015-197 July 16, 2015

CANADIAN FORCES MEMBERS AND VETERANS  
RE-ESTABLISHMENT AND COMPENSATION ACT

**Regulations Amending the Canadian Forces  
Members and Veterans Re-establishment and  
Compensation Regulations**

P.C. 2015-1100 July 16, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Veterans Affairs, pursuant to subsections 40.1(5)<sup>a</sup>, 40.2(5)<sup>a</sup>, 40.3(5)<sup>a</sup> and 40.4(5)<sup>a</sup>, section 41<sup>b</sup>, subsection 44.1(3)<sup>c</sup> and sections 63<sup>d</sup>, 65.4<sup>e</sup> and 94<sup>f</sup> of the *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Act*<sup>g</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN FORCES  
MEMBERS AND VETERANS RE-ESTABLISHMENT  
AND COMPENSATION REGULATIONS**

**AMENDMENTS**

**1. Paragraph 22(c) of the *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(c) benefits payable under the *Canada Pension Plan* or the *Act Respecting the Québec Pension Plan* other than amounts payable for a dependent child;

**2. Paragraph 23(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) benefits payable under the *Canada Pension Plan* or the *Act Respecting the Québec Pension Plan* other than amounts payable for a dependent child;

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 46:**

**RETIREMENT INCOME SECURITY BENEFIT**

**46.1** For the purposes of paragraph 40.2(1)(a) of the Act, the prescribed date is July 1, 2025.

Enregistrement  
DORS/2015-197 Le 16 juillet 2015

LOI SUR LES MESURES DE RÉINSERTION ET  
D'INDEMNISATION DES MILITAIRES ET VÉTÉRANS DES  
FORCES CANADIENNES

**Règlement modifiant le Règlement sur les mesures  
de réinsertion et d'indemnisation des militaires et  
vétérans des Forces canadiennes**

C.P. 2015-1100 Le 16 juillet 2015

Sur recommandation du ministre des Anciens combattants et en vertu des paragraphes 40.1(5)<sup>a</sup>, 40.2(5)<sup>a</sup>, 40.3(5)<sup>a</sup> et 40.4(5)<sup>a</sup>, de l'article 41<sup>b</sup>, du paragraphe 44.1(3)<sup>c</sup> et des articles 63<sup>d</sup>, 65.4<sup>e</sup> et 94<sup>f</sup> de la *Loi sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes*<sup>g</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES  
MESURES DE RÉINSERTION ET D'INDEMNISATION  
DES MILITAIRES ET VÉTÉRANS DES  
FORCES CANADIENNES**

**MODIFICATIONS**

**1. L'alinéa 22c) du Règlement sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

c) les prestations à verser en application du *Régime de pensions du Canada* ou de la *Loi sur le régime de rentes du Québec* à l'exclusion de la fraction de celles-ci à verser pour le compte d'un enfant à charge;

**2. L'alinéa 23c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) les prestations à verser en application du *Régime de pensions du Canada* ou de la *Loi sur le régime de rentes du Québec* à l'exclusion de la fraction de celles-ci à verser pour le compte d'un enfant à charge;

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 46, de ce qui suit :**

**ALLOCATION DE SÉCURITÉ DU REVENU DE RETRAITE**

**46.1** Pour l'application de l'alinéa 40.2(1)a) de la Loi, la date est fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2025.

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 210

<sup>b</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 211

<sup>c</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 214

<sup>d</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 216

<sup>e</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 217

<sup>f</sup> S.C. 2015, c. 36, s. 222

<sup>g</sup> S.C. 2005, c. 21

<sup>1</sup> SOR/2006-50

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 210

<sup>b</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 211

<sup>c</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 214

<sup>d</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 216

<sup>e</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 217

<sup>f</sup> L.C. 2015, ch. 36, art. 222

<sup>g</sup> L.C. 2005, ch. 21

<sup>1</sup> DORS/2006-50

**46.2** An application for a retirement income security benefit shall be in writing and shall include

- (a) a declaration attesting to the truth of the information provided; and
- (b) at the Minister's request, any other information or documents that are necessary to enable the Minister to assess the applicant's eligibility for the benefit or to determine the amount of benefit payable.

**46.3** (1) The following sources are prescribed for the purposes of the description of variable C in subsections 40.1(4) and 40.2(4) of the Act:

- (a) benefits payable under the *Canadian Forces Superannuation Act*, the *Public Service Superannuation Act* or the *Employment Insurance Act*;
- (b) benefits payable under Part I of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*;
- (c) benefits payable under the *Canada Pension Plan* or the *Act Respecting the Québec Pension Plan*;
- (d) benefits payable under the *Old Age Security Act*;
- (e) earnings loss benefits and permanent impairment allowance payable under the Act including any increase to the allowance under subsection 38(3) of the Act;
- (f) long-term disability benefits payable under the Service Income Security Insurance Plan Long Term Disability (LTD);
- (g) benefits payable under any employer-sponsored long-term disability insurance plan;
- (h) benefits payable in respect of economic loss under the *Government Employees Compensation Act* or any provincial workers' compensation legislation;
- (i) amounts payable under an employer pension plan; and
- (j) employment earnings.

(2) Any benefits or amounts payable to the veteran for a dependent child or in respect of the veteran's deceased spouse or common-law partner are not to be included under subsection (1).

**46.4** (1) The following sources are prescribed for the purposes of the description of B in subsections 40.3(4) and 40.4(4) of the Act:

- (a) benefits payable under the *Canadian Forces Superannuation Act* or the *Public Service Superannuation Act*;
- (b) benefits payable under Part I of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Act*;
- (c) benefits payable under the *Canada Pension Plan* or the *Act Respecting the Québec Pension Plan*;
- (d) benefits payable under the *Old Age Security Act*;
- (e) earnings loss benefits payable under the Act;
- (f) benefits payable under any employer-sponsored long-term disability insurance plan;
- (g) benefits payable in respect of economic loss under the *Government Employees Compensation Act* or any provincial workers' compensation legislation; and
- (h) amounts payable under an employer pension plan.

**46.2** La demande d'allocation de sécurité du revenu de retraite est présentée par écrit et est accompagnée des renseignements et documents suivants :

- a) une déclaration attestant la véracité des renseignements fournis;
- b) sur demande du ministre, tout autre renseignement ou document dont il a besoin pour déterminer l'admissibilité du demandeur ou le montant de la prestation.

**46.3** (1) Pour le calcul de l'élément C des formules figurant aux paragraphes 40.1(4) et 40.2(4) de la Loi les sources réglementaires sont :

- a) les prestations à verser en application de la *Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes*, de la *Loi sur la pension de la fonction publique* ou de la *Loi sur l'assurance-emploi*;
- b) les prestations à verser en application de la partie I de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*;
- c) les prestations à verser en application du *Régime de pensions du Canada* ou de la *Loi sur le régime de rentes du Québec*;
- d) les prestations à verser en application de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*;
- e) l'allocation pour perte de revenus et l'allocation pour déficience permanente à verser en application de la Loi, y compris toute augmentation du montant de l'allocation pour déficience permanente au titre du paragraphe 38(3) de la Loi;
- f) les prestations d'assurance-invalidité prolongée à verser en application du Régime d'assurance-revenu militaire (RARM);
- g) les prestations à verser en application d'un régime d'assurance-invalidité de longue durée mis en place par l'employeur;
- h) les indemnités à verser au titre de perte pécuniaire en application de la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État* ou d'une loi provinciale sur les accidents du travail;
- i) les prestations à verser par un régime de retraite mis en place par l'employeur;
- j) les revenus d'emploi.

(2) Toutefois, les avantages et les sommes à verser au vétéran pour le compte d'un enfant à charge ou à l'égard de son époux ou conjoint de fait décédé ne sont pas des sources réglementaires au sens du paragraphe (1).

**46.4** (1) Pour le calcul de l'élément B des formules figurant aux paragraphes 40.3(4) et 40.4(4) de la Loi les sources réglementaires sont :

- a) les prestations à verser en application de la *Loi sur la pension de retraite des Forces canadiennes* ou de la *Loi sur la pension de la fonction publique*;
- b) les prestations à verser en application de la partie I de la *Loi sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*;
- c) les prestations à verser en application du *Régime de pensions du Canada* ou de la *Loi sur le régime de rentes du Québec*;
- d) les prestations à verser en application de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*;
- e) l'allocation pour perte de revenus à verser en application de la Loi;
- f) les prestations à verser en application d'un régime d'assurance-invalidité de longue durée mis en place par l'employeur;
- g) les indemnités à verser au titre de perte pécuniaire en application de la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État* ou d'une loi provinciale sur les accidents du travail;

(2) Any benefits or amounts payable to the survivor for a dependent child are not to be included under subsection (1).

**46.5** If an amount from a source referred to in subsection 46.3(1) or 46.4(1) is paid other than on a monthly basis during a calendar year, it is to be considered for the purpose of the calendar year in which it is paid and converted into an amount payable for a month by dividing the total amount paid for that year from that source by 12.

**46.6** (1) A veteran or survivor who is in receipt of a retirement income security benefit shall

(a) notify the Minister of any changes to benefits or amounts payable from the sources referred to in subsections 46.3(1) and 46.4(1), respectively; and

(b) at the Minister's request, provide the information referred to in paragraph (a) and provide any other information or documents that are necessary to enable the Minister to assess the person's continued eligibility for the benefit or to determine the amount of benefit payable.

(2) For the purposes of section 40.6 of the Act, the Minister may suspend the payment of a retirement income security benefit to a person who fails to comply with paragraph (1)(b) until the information or documents are provided.

(3) Before suspending the payment, the Minister shall provide the person with written notification of the reasons for the suspension and the effective date of the suspension.

**46.7** (1) For the purposes of section 40.6 of the Act, the Minister may cancel the payment of a retirement income security benefit to a person if

(a) the person, at least six months after the effective date of the suspension, continues to fail to comply with paragraph 46.6(1)(b); or

(b) the person's eligibility for the benefit or the determination of the amount payable was based on a misrepresentation or the concealment of a material fact.

(2) On cancelling the payment, the Minister shall provide the person with written notification of the reasons for the cancellation, the effective date of the cancellation and their rights of review.

**46.8** (1) The total value of A and B in subsections 40.1(4) and 40.2(4) of the Act shall be adjusted on January 1 of each year in accordance with the percentage increase to the Consumer Price Index for the year ending on September 30 of the previous year.

(2) The value of A in subsections 40.3(4) and 40.4(4) of the Act shall be adjusted on January 1 of each year in accordance with the percentage increase to the Consumer Price Index for the year ending on September 30 of the previous year.

(3) The Consumer Price Index is the average all-items Consumer Price Index for Canada (not seasonally adjusted) published by Statistics Canada.

h) les prestations à verser par un régime de retraite mis en place par l'employeur.

(2) Toutefois, les avantages et les sommes à verser au survivant pour le compte d'un enfant à charge ne sont pas des sources réglementaires au sens du paragraphe (1).

**46.5** Si, pendant une année civile, des sommes provenant d'une source visée aux paragraphes 46.3(1) et 46.4(1) sont versées autrement que par versements mensuels, elles sont prises en compte à l'égard de cette année et converties en une somme exigible pour un mois en divisant par 12 le total de ces sommes provenant de cette source pour l'année.

**46.6** (1) Le vétéran ou le survivant qui bénéficie de l'allocation de sécurité du revenu de retraite est tenu de communiquer au ministre les renseignements et documents suivants :

a) toute modification aux avantages et sommes exigibles des sources réglementaires visées aux paragraphes 46.3(1) ou 46.4(1), selon le cas;

b) sur demande du ministre, tout renseignement visé à l'alinéa a) ainsi que tout autre renseignement ou document dont il a besoin pour décider si le bénéficiaire continue d'être admissible à l'allocation ou pour déterminer le montant de l'allocation.

(2) Pour l'application de l'article 40.6 de la Loi, le défaut de se conformer à l'alinéa (1)b) autorise le ministre à suspendre l'allocation de sécurité du revenu de retraite tant qu'il n'a pas reçu les renseignements et les documents.

(3) Avant de suspendre l'allocation, le ministre envoie au bénéficiaire un avis écrit l'informant des motifs et de la date de prise d'effet de la suspension.

**46.7** (1) Le ministre peut annuler l'allocation de sécurité du revenu de retraite en vertu de l'article 40.6 de la Loi dans les circonstances suivantes :

a) le bénéficiaire ne s'est toujours pas conformé à la demande du ministre visée à l'alinéa 46.6(1)b) six mois après la prise d'effet de la suspension;

b) la détermination de l'admissibilité du bénéficiaire ou du montant de l'allocation résulte d'une déclaration trompeuse ou de la dissimulation de faits importants.

(2) Lorsqu'il annule l'allocation, le ministre envoie au bénéficiaire un avis écrit l'informant des motifs et de la date de prise d'effet de l'annulation et de son droit d'en demander la révision.

**46.8** (1) La somme des éléments A et B des formules figurant aux paragraphes 40.1(4) et 40.2(4) de la Loi est rajustée annuellement, le 1<sup>er</sup> janvier, en fonction de l'augmentation annuelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation mesurée le 30 septembre de l'année précédente.

(2) La valeur de l'élément A de la formule figurant aux paragraphes 40.3(4) et 40.4(4) de la Loi est rajustée annuellement, le 1<sup>er</sup> janvier, en fonction de l'augmentation annuelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation mesurée le 30 septembre de l'année précédente.

(3) L'indice des prix à la consommation est l'indice d'ensemble des prix à la consommation établi selon une moyenne annuelle (non désaisonnalisée) pour le Canada publié par Statistique Canada.

**4. The Regulations are amended by adding the following after section 48:**

**CRITICAL INJURY BENEFIT**

**48.1** An application for a critical injury benefit shall include medical reports or other records that document the member's or veteran's injury or disease, the diagnosis and the nature and duration of treatment received.

**48.2** The presumptions set out in section 50 apply with any necessary modifications to applications for a critical injury benefit.

**48.3** For the purpose of subsection 44.1(2) of the Act, the Minister shall consider whether the member or the veteran

- (a) sustained an amputation at or above the wrist or ankle;
- (b) sustained legal blindness in both eyes — meaning that their best corrected visual acuity is less than or equal to 6/60 or they have less than 20 degrees of visual field remaining — for a minimum of 84 consecutive days;
- (c) sustained quadriplegia, paraplegia, hemiplegia or complete paralysis of a limb for a minimum of 84 consecutive days;
- (d) sustained total loss of urinary or bowel function for a minimum of 84 consecutive days;
- (e) required the assistance of at least one person to perform at least three activities of daily living for a minimum of 112 consecutive days;
- (f) was admitted to an intensive care unit for a minimum of five consecutive days;
- (g) was admitted to a hospital for acute or rehabilitative inpatient care for a minimum of 84 consecutive days; or
- (h) was admitted to a hospital for acute or rehabilitative inpatient care for less than 84 consecutive days during which the member or the veteran received complex treatments.

**48.4** For the purpose of subsection 44.1(1) of the Act, a sudden and single incident is a one-time event — including motor vehicle accidents, falls, explosions, gunshot wounds, electrocution, and exposure to chemical agents — in which the member is abruptly exposed to external factors.

**5. The portion of section 62 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**62.** A person who receives a critical injury benefit, a detention benefit, a death benefit or a disability award equal to or greater than the amount set out in column 3 of Schedule 3 to the Act as adjusted in accordance with section 63, that corresponds to class 20 set out in column 1 of that Schedule is eligible, on application, for the payment or reimbursement of fees for financial advice, to a maximum of \$500, relating to the award or benefit if

**6. The portion of subsection 63(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) The amounts set out in column 2 of items 2.2, 3 and 4 of Schedule 2 to the Act and all the amounts in column 3 of Schedule 3 to the Act shall be adjusted on January 1 of every calendar

**4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 48, de ce qui suit :**

**INDEMNITÉ POUR BLESSURE GRAVE**

**48.1** La demande d'indemnité pour blessure grave est accompagnée de tout dossier ou bilan médical concernant les blessures et les maladies du militaire ou du vétéran, les diagnostics ainsi que la nature et la durée des soins reçus.

**48.2** Les présomptions prévues à l'article 50 s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux demandes d'indemnité pour blessure grave.

**48.3** Pour l'application du paragraphe 44.1(2) de la Loi, le ministre tient compte des facteurs suivants :

- a) dans le cas d'une amputation, elle est effectuée au niveau ou au-dessus du poignet ou de la cheville;
- b) dans le cas de la cécité légale, elle s'étend aux deux yeux, elle dure au moins quatre-vingt-quatre jours consécutifs et l'acuité visuelle corrigée est égale ou inférieure à 6/60 ou le champ visuel est de moins de 20 degrés;
- c) dans le cas d'une hémiplégie, d'une paraplégie, d'une quadriplégie ou d'une paralysie complète d'un membre, elle dure au moins quatre-vingt-quatre jours consécutifs;
- d) dans le cas de la perte totale de la fonction urinaire ou intestinale, elle dure au moins quatre-vingt-quatre jours consécutifs;
- e) la période pendant laquelle le militaire ou le vétéran a eu besoin de l'aide d'au moins une personne pour accomplir au moins trois activités de la vie quotidienne est d'au moins cent douze jours consécutifs;
- f) dans le cas d'une admission aux soins intensifs, elle dure au moins cinq jours consécutifs;
- g) dans le cas de l'hospitalisation pour des soins de courte durée ou de réadaptation, elle dure au moins quatre-vingt-quatre jours consécutifs;
- h) dans le cas de l'hospitalisation pour des soins de courte durée ou de réadaptation qui dure moins de quatre-vingt-quatre jours consécutifs, le militaire ou vétéran a subi des interventions complexes.

**48.4** Pour l'application du paragraphe 44.1(1) de la Loi, « un seul événement soudain » s'entend de l'événement unique — tel qu'un accident automobile, une chute, une explosion, une blessure par balle, une électrocution et une exposition à un agent chimique — au cours duquel le militaire est brusquement exposé à des facteurs externes.

**5. Le passage de l'article 62 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**62.** Le bénéficiaire d'une indemnité pour blessure grave, d'une indemnité de captivité, d'une indemnité de décès ou d'une indemnité d'invalidité d'un montant égal ou supérieur à la somme visée à la colonne 3 de l'annexe 3 — rajustée conformément à l'article 63 — correspondant à la catégorie 20 visée à la colonne 1 de cette annexe peut, sur demande, se faire payer ou rembourser les frais associés aux services d'un conseiller financier qu'il a obtenus relativement à son indemnité, jusqu'à concurrence de 500 \$, aux conditions suivantes :

**6. Le passage du paragraphe 63(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Les sommes prévues aux articles 2.2, 3 et 4 de la colonne 2 de l'annexe 2 de la Loi et les sommes de la colonne 3 de l'annexe 3 de la Loi sont rajustées annuellement, le 1<sup>er</sup> janvier, de sorte que la

year so that the amount payable for that year equals the product obtained by multiplying

**7. The Regulations are amended by adding the following after section 65:**

PART 3.1

FAMILY CAREGIVER RELIEF BENEFIT

**65.1** An application for a family caregiver relief benefit shall be made in writing and shall include

- (a) the name and date of birth of the person referred to in paragraph 65.1(1)(c) of the Act;
- (b) a declaration attesting to the truth of the information provided; and
- (c) at the Minister's request, any other information or documents that are necessary to enable the Minister to assess the applicant's eligibility for the benefit.

**65.2** For the purposes of paragraph 65.1(1)(d) of the Act, the veteran shall

- (a) either
  - (i) require a level of care and supervision that is consistent with admission to an institution,
  - (ii) require daily physical assistance of another person for most activities of daily living,
  - (iii) require ongoing direction and supervision during the performance of most activities of daily living, or
  - (iv) require daily supervision and is not considered to be safe when left alone; and
- (b) provide a declaration attesting that the benefit will be used to provide relief to the person referred to in paragraph 65.1(1)(c) of the Act.

**65.3** For the purposes of subsection 65.1(2) of the Act, the Minister shall consider only whether the veteran's state of physical, mental or cognitive health is not likely to substantially improve for at least 12 months.

**65.4** For the purposes of subsection 65.1(3) of the Act, the Minister shall consider only whether, when the person referred to in paragraph 65.1(1)(c) of the Act is unavailable,

- (a) the provision or coordination of the ongoing care would be compromised; and
- (b) the health and well-being of the veteran would be placed at risk.

**65.5** The family caregiver relief benefit shall be paid in a single payment.

**65.6** The annual amount referred to in section 65.2 of the Act is to be adjusted on January 1 of each year in accordance with the percentage increase to the Consumer Price Index for the year ending on September 30 of the previous year.

**65.7** (1) For the purposes of paragraphs 65.1(1)(b) and (c) and subsections 65.1(2) and (3) of the Act, "care" means any activity that is necessary for the health, welfare, maintenance and protection of a person.

(2) For the purposes of paragraph 65.1(1)(c) and subsection 65.1(3) of the Act, "home" in relation to a veteran, means the dwelling, other than a health care facility, in which the veteran normally resides.

somme à payer pour l'année civile commençant à cette date soit égale au produit des éléments suivants :

**7. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 65, de ce qui suit :**

PARTIE 3.1

ALLOCATION POUR RELÈVE D'UN AIDANT FAMILIAL

**65.1** La demande d'allocation pour relève d'un aidant familial est présentée par écrit et est accompagnée des renseignements et documents suivants :

- a) le nom et la date de naissance de la personne visée à l'alinéa 65.1(1)c) de la Loi;
- b) une déclaration attestant la véracité des renseignements fournis;
- c) sur demande du ministre, tout autre renseignement ou document dont celui-ci a besoin pour déterminer l'admissibilité du demandeur.

**65.2** Pour l'application de l'alinéa 65.1(1)d) de la Loi :

- a) le vétérinaire requiert, selon le cas :
  - (i) un niveau de soins et de surveillance comparable à ce qui exigerait l'admission dans un établissement,
  - (ii) une aide physique quotidienne d'une autre personne pour la plupart des activités de la vie quotidienne,
  - (iii) des instructions et une surveillance continues durant l'exercice de la plupart des activités de la vie quotidienne,
  - (iv) une surveillance quotidienne et, pour sa sécurité, de ne pas être laissé seul;
- b) le vétérinaire fournit une déclaration attestant que l'allocation sera utilisée pour fournir une relève à la personne visée à l'alinéa 65.1(1)c) de la Loi.

**65.3** Pour l'application du paragraphe 65.1(2) de la Loi, le ministre tient compte uniquement de la question de savoir si l'état de santé physique, mental ou cognitif du vétérinaire ne s'améliorera probablement pas de façon considérable pendant une période d'au moins douze mois.

**65.4** Pour l'application du paragraphe 65.1(3) de la Loi, le ministre tient compte uniquement de la question de savoir si le fait que la personne visée à l'alinéa 65.1(1)c) de la Loi ne soit pas disponible pourrait :

- a) compromettre la prestation des soins au vétérinaire ou leur coordination;
- b) menacer la santé ou le bien-être du vétérinaire.

**65.5** L'allocation pour relève d'un aidant familial prend la forme d'un versement unique.

**65.6** Le montant exigible annuellement visé à l'article 65.2 de la Loi est rajusté, le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, en fonction de l'augmentation annuelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation mesurée le 30 septembre de l'année précédente.

**65.7** (1) Pour l'application des alinéas 65.1(1)b) et c) et des paragraphes 65.1(2) et (3) de la Loi, « soins » s'entend de toute activité nécessaire à la santé, au bien-être, au soutien et à la protection d'une personne.

(2) Pour l'application de l'alinéa 65.1(1)c) et du paragraphe 65.1(3) de la Loi, « domicile » s'entend, à l'égard d'un vétérinaire, du lieu d'habitation — autre qu'un établissement de santé — où le vétérinaire réside habituellement.

**8. Subsection 68(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**68.** (1) An application referred to in section 83 of the Act shall be in writing and, unless circumstances beyond the applicant's control necessitate a longer period, shall be made not later than 60 days after

(a) with respect to a decision referred to in section 75.2 of the Act, the day after the day on which the member is released from the Canadian Forces; or

(b) with respect to any other decision, the day on which the applicant receives notice of the decision.

**COMING INTO FORCE**

**9. (1) These Regulations, except for sections 1, 2, 4, 5, 6 and 8, come into force, or are deemed to have come into force, on July 1, 2015.**

**(2) Sections 1, 2, 4, 5, 6 and 8 come into force on the later of July 1, 2015 and the day on which these Regulations are registered.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Executive summary**

**Issues:** Veterans Affairs Canada has identified areas for improvement in its benefits which would improve its capacity to meet the need of Canadian Armed Forces members, veterans and survivors. To address these areas, the *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Act* has been amended to include three new benefits and authorities to help streamline the transition process from military to civilian life. To support these initiatives, regulatory changes were required to the *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations* (the Regulations).

**Description:** These amendments to the Regulations support implementation of three new benefits: the retirement income security benefit, the critical injury benefit and the family caregiver relief benefit. The regulatory changes also allow the 60-day period to apply for a review of a decision made prior to release to begin the day after the member's release from the Canadian Armed Forces (the review period for decisions made after the release will continue to be the day on which the applicant receives the notice of the decision).

**Cost-benefit statement:** Over the first 10 years of implementation, these regulatory changes are expected to benefit annually up to 635 retirement income security benefit recipients and 471 family caregiver relief benefit recipients, as well as a total of 132 critical injury benefit recipients. This results in a net present value cost of \$67.4 million to Veterans Affairs Canada. All costs related to these amendments will be incurred by the Department, and all benefits related to these amendments will be received by the eligible Canadian Armed Forces members, veterans and survivors.

**8. Le paragraphe 68(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**68.** (1) À moins qu'il n'existe des circonstances indépendantes de la volonté du demandeur qui l'empêchent de présenter sa demande dans l'un ou l'autre des délais ci-après, la demande de révision d'une décision visée à l'article 83 de la Loi est présentée par écrit dans les soixante jours suivant :

a) dans le cas d'une décision visée à l'article 75.2 de la Loi, le lendemain de la libération du demandeur des Forces canadiennes;

b) dans les autres cas, la réception de l'avis de la décision.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**9. (1) Le présent règlement, sauf les articles 1, 2, 4, 5, 6 et 8, entre en vigueur ou est réputé être entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015.**

**(2) Les articles 1, 2, 4, 5, 6 et 8 entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015 ou, si elle est postérieure, à la date de l'enregistrement du présent règlement.**

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

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

**Résumé**

**Enjeux :** Anciens Combattants Canada a cerné des aspects à améliorer relativement à ses avantages qui permettraient d'accroître sa capacité de répondre aux besoins des militaires des Forces armées canadiennes, des vétérans et des survivants. Pour traiter ces aspects, la *Loi sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes* a été modifiée afin d'inclure trois nouveaux avantages et des autorisations pour simplifier le processus de transition de la vie militaire à la vie civile. Pour soutenir ces initiatives, il a fallu apporter des modifications réglementaires au *Règlement sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes* (le Règlement).

**Description :** Ces modifications au Règlement appuient la mise en œuvre de trois nouveaux avantages : l'allocation de sécurité du revenu de retraite, l'indemnité pour blessure grave et l'allocation pour relève d'un aidant familial. Les modifications permettent aussi que la période de 60 jours pour demander une révision de la décision prise avant la libération commence le lendemain de la libération du militaire des Forces armées canadiennes (le début de la période de révision pour les décisions prises après la libération demeurera la journée où le demandeur reçoit la notification de la décision).

**Énoncé des coûts et avantages :** Au cours des 10 premières années suivant la mise en œuvre, les nouvelles dispositions réglementaires devraient profiter chaque année à jusqu'à 635 bénéficiaires de l'allocation de sécurité du revenu de retraite et à 471 bénéficiaires de l'allocation pour relève d'un aidant familial, ainsi qu'à un total de 132 bénéficiaires de l'indemnité pour blessure grave, ce qui correspond à une valeur actualisée nette des coûts de 67,4 millions de dollars pour Anciens Combattants Canada. Le Ministère assumera tous les coûts liés à ces modifications, et les militaires des Forces armées canadiennes,



**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there is no administrative cost to business. The amendments do not impose administrative burden or compliance costs on small business.

les vétérans et les survivants admissibles bénéficieront de tous les avantages qui découleront de ces modifications.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ces modifications, puisqu’il n’y a pas d’incidence économique sur les entreprises. Les modifications n’imposent aucun fardeau administratif ni coût de conformité pour les petites entreprises.

## Background

The *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Act*, commonly referred to as the New Veterans Charter (NVC), came into force in 2006. The NVC was designed to meet the evolving needs of Canadian Armed Forces (CAF) members, veterans and their families, and offers a wide range of benefits and services to ensure that these men and women receive the care and support that they need and deserve. The *Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations* (the Regulations) were also implemented in 2006 to support the NVC. Since the NVC’s implementation, findings from parliamentary committees, advisory groups, veterans’ organizations, the Veterans Ombudsman, as well as the research and evaluations of Veterans Affairs Canada (VAC), have identified gaps in benefits and services. Some of these concerns have been addressed through the inclusion of the following three new benefits and transition provisions in the NVC.

### Retirement income security benefit

A number of programs and services are currently in place to ensure that the health, rehabilitation and financial needs of Canada’s veterans are met. These benefits include targeted financial supports like the Earnings Loss (EL) benefit, which can provide financial compensation until age 65 for the economic impact career-ending injuries can have on a veteran’s earning capacity. However, the Government of Canada recognizes that service-related injuries and illnesses can directly impact a veteran’s ability to save for retirement.

The new Retirement Income Security Benefit (RISB) addresses that challenge head-on by providing financial stability to moderately to severely disabled CAF veterans — those who are receiving the EL benefit due to being “totally and permanently incapacitated” as a result of their service to Canada. The RISB provides lifelong, taxable monthly income support beginning at age 65, when the EL benefit comes to an end. The RISB ensures that an eligible veteran’s total annual income is at least 70% of what he or she received in VAC financial benefits before age 65. Monthly payments would be calculated on a case-by-case basis, taking into account how much the veteran was receiving before age 65 and other sources of income he or she may have beyond age 65.

It is critical that veterans have peace of mind when it comes to support for their families. That’s why this income support would also be extended to families through continued monthly payments

## Contexte

La *Loi sur les mesures de réinsertion et d’indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes*, communément appelée la Nouvelle Charte des anciens combattants (la Nouvelle Charte), est entrée en vigueur en 2006. La Nouvelle Charte a été élaborée pour répondre aux besoins en évolution des militaires des Forces armées canadiennes (FAC), des vétérans et de leur famille. Elle offre une vaste gamme d’avantages et de services qui visent à garantir que ces hommes et ces femmes reçoivent les soins et le soutien dont ils ont besoin et qu’ils méritent. Le *Règlement sur les mesures de réinsertion et d’indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes* (le Règlement) a également été mis en œuvre en 2006 pour appuyer la Nouvelle Charte. Depuis la mise en œuvre de la Nouvelle Charte, les constatations de comités parlementaires, de groupes consultatifs, d’organisations de vétérans, de l’ombudsman des vétérans, de même que les recherches et les évaluations réalisées par Anciens Combattants Canada (ACC), ont permis de cerner des lacunes dans les avantages et les services offerts. Certaines de ces préoccupations ont été réglées par l’ajout dans la Nouvelle Charte de nouvelles dispositions concernant les trois avantages et le processus de transition décrits ci-dessous.

### Allocation de sécurité du revenu de retraite

Il existe actuellement un certain nombre de programmes et de services visant à veiller à ce que les besoins en matière de santé et de réadaptation, ainsi que les besoins financiers des vétérans du Canada soient comblés. Ces avantages comprennent un soutien financier ciblé, tel que l’allocation pour perte de revenus (APR), qui offre aux militaires ayant subi une blessure les ayant obligés à abandonner leur carrière une compensation financière jusqu’à l’âge de 65 ans afin de contrer l’impact de la blessure sur la capacité du militaire à gagner sa vie. Cependant, le gouvernement du Canada reconnaît que les blessures et les maladies liées au service peuvent avoir une incidence directe sur la capacité du vétéran d’épargner en vue de la retraite.

La nouvelle allocation de sécurité du revenu de retraite (ASRR) s’attaque de front au problème en offrant une stabilité financière aux vétérans des FAC ayant une invalidité moyenne à grave — ceux qui reçoivent l’allocation pour perte de revenus en raison d’une « incapacité totale et permanente » subie au service du Canada. L’ASRR verse aux vétérans admissibles ayant atteint l’âge de 65 ans un montant mensuel de soutien du revenu imposable, à vie, lorsque l’allocation pour perte de revenus cesse. L’ASRR assure que le revenu annuel total d’un vétéran admissible est d’au moins 70 % de ce que ce vétéran recevait en allocations d’ACC avant d’atteindre 65 ans. Les montants mensuels seront calculés au cas par cas, en tenant compte du montant que recevait le vétéran avant d’avoir atteint l’âge de 65 ans et des autres sources de revenus à sa disposition après 65 ans.

Il est essentiel que les vétérans aient l’esprit en paix en ce qui a trait à leur capacité de soutenir leur famille. C’est pourquoi cette allocation serait également versée mensuellement aux membres de

to the veteran's survivor. In keeping with VAC's veteran-centric approach, most veterans and survivors will be contacted by VAC when they become eligible for this benefit.

#### *Critical injury benefit*

The new Critical Injury Benefit (CIB) provides a \$70,000 tax-free award for CAF members and veterans who, since April 2006, experienced a severe and traumatic injury or developed an acute disease caused by a sudden and single event which resulted in an immediate and severe impairment and interference in quality of life. This benefit is in recognition of the immediate stress and hardship a CAF member or veteran experiences after a traumatic incident. It spans the time between the initial incident and when the CAF member or veteran becomes medically stable.

The CIB payment will be paid directly to the CAF member or veteran and is separate and apart from disability award payments. The CIB focuses on those who need it the most: veterans who endure sudden and severe injury or disease while in the line of duty.

As part of the Department's continued commitment to veteran-centric care, and in order to reduce wait times, VAC employees will proactively contact veterans who have experienced a severe service-related injury or disease to discuss this new benefit.

#### *Family caregiver relief benefit*

VAC created the Family Caregiver Relief Benefit (FCRB) to recognize the vital contribution of informal caregivers to the health and well-being of veterans with a severe and permanent service-related injury. The new FCRB will provide eligible veterans with an annual tax-free grant of \$7,238. In line with efforts to streamline programs and eliminate red tape, this new benefit has been designed to avoid as much paperwork as possible for those who need it. It will provide informal caregivers relief while ensuring that veterans continue to get the support they need.

Informal caregivers, who are usually spouses, common-law partners, adult children, parents or other family members, support veterans with a severe and permanent injury by doing things like arranging direct care for the veteran, making appointments, coordinating household tasks and providing basic assistance with daily living. This benefit would allow the caregiver to take time off and recharge if needed, knowing that someone else will be providing the vital services and support they have been providing. This funding could be used for relief options such as covering the cost of having a professional caregiver come into the home or covering the cost for another family member or friend to travel to the veteran's home.

#### *Transition*

To improve the transition process, the NVC was amended to provide the Minister, where not already provided, the authority to consider and make eligibility decisions for NVC benefits and services from CAF members prior to the member's release from the CAF, as opposed to waiting until the member is released. For those deemed eligible, the provision of these benefits and services does

la famille d'un vétéran décédé. Conformément à l'approche d'ACC centrée sur les vétérans, ACC communiquera avec la plupart des vétérans et des survivants lorsque ces derniers deviendront admissibles à cette allocation.

#### *Indemnité pour blessure grave*

La nouvelle indemnité pour blessure grave (IBG) versera une somme de 70 000 \$ (non imposable) aux militaires et vétérans des FAC qui, à compter d'avril 2006, ont subi une blessure grave et traumatique ou ont développé une maladie aiguë ayant pour origine un seul événement soudain qui a entraîné immédiatement une déficience grave et une détérioration de la qualité de vie. Cette indemnité est versée en reconnaissance du stress et des difficultés vécues par le militaire des FAC ou le vétéran à la suite d'un incident traumatique. Elle couvre la période entre l'incident initial et le moment où le militaire des FAC ou le vétéran redevient médicalement stable.

L'IBG est versée directement au militaire ou au vétéran des FAC et est distincte de toute autre somme versée à titre d'indemnité d'invalidité. L'IBG est axée sur ceux qui en ont le plus besoin : les vétérans qui subissent une blessure ou une maladie grave et soudaine pendant qu'ils sont en service.

Dans le cadre de l'engagement continu du ministère envers les soins centrés sur les vétérans, et afin de réduire les délais d'attente, les employés d'ACC communiqueront de façon proactive avec les vétérans qui ont subi une blessure ou développé une maladie grave liée au service afin de leur présenter cette nouvelle indemnité.

#### *Allocation pour relève d'un aidant familial*

ACC a créé l'allocation pour relève d'un aidant familial (ARAF) afin de reconnaître la contribution essentielle des aidants informels à la santé et au bien-être des vétérans souffrant d'une blessure grave permanente liée au service. Grâce à la nouvelle ARAF, les vétérans admissibles bénéficieront d'un montant annuel de 7 238 \$ (non imposable). Conformément aux efforts déployés pour simplifier les programmes et éliminer les formalités administratives, cette nouvelle allocation a été conçue de façon à réduire le plus possible les documents à remplir pour ceux qui en bénéficieront. Cette allocation permettra à l'aidant de se reposer tout en assurant que le vétéran continue d'obtenir le soutien dont il a besoin.

Les aidants informels, bien souvent un époux, un conjoint de fait, un enfant devenu adulte, un parent ou un autre membre de la famille, assurent aux vétérans qui ont subi une blessure grave et permanente un soutien en s'occupant de tâches telles que prendre les arrangements requis pour les soins directs au vétéran, fixer les rendez-vous, coordonner les tâches ménagères et assurer une aide de base au quotidien. Cette allocation permettra à l'aidant de prendre une pause et de reprendre des forces au besoin, en sachant que quelqu'un d'autre offrira au vétéran les services et le soutien essentiels qu'il prodigue normalement. Cette somme pourra être utilisée pour retenir des services de relève, par exemple pour payer un aidant professionnel venant à la maison ou pour payer les frais de déplacement d'un autre membre de la famille ou d'un ami jusqu'au domicile du vétéran.

#### *Transition*

En vue d'améliorer le processus de transition, la Nouvelle Charte a été modifiée afin de conférer au ministre, lorsqu'il ne le détient pas déjà, le pouvoir d'examiner et de déterminer l'admissibilité d'un militaire des FAC aux avantages et aux services de la Nouvelle Charte avant sa libération plutôt que d'attendre que ce dernier soit libéré. Les militaires jugés admissibles ne commencent

not begin until the day following the member's release from the CAF. If a person is dissatisfied with a decision made by the Minister, the Regulations provide for a 60-day time period to apply for a review of that decision, unless exceptional cases warrant a longer period. Before these regulatory amendments were made, the 60-day period for review of all applications began on the date the person received notification of the initial decision.

### Issues

The creation of the RISB, the CIB and the FCRB has been achieved through amendments to the NVC. These amendments require or authorize that certain aspects of these three new benefits be detailed in the Regulations to support the benefits and explain how they are to be implemented. Without these regulatory changes, these benefits would not have been implemented in the intended manner.

In addition, the 60-day time period to apply for a review disadvantaged some CAF members who received an eligibility decision for a NVC benefit or service prior to their release. This is because pertinent information which may affect the outcome of their review may not be available until after their release.

### Objectives

The objectives of these regulatory amendments are to

- support the creation and delivery of the RISB, the CIB and the FCRB; and
- provide CAF members, who receive a decision on eligibility for certain NVC benefits and services prior to their release, with a reasonable period of time to apply for a review of that decision.

### Description

The regulatory amendments related to the RISB and the FCRB were deemed to have come into force on July 1, 2015 and the remaining regulatory amendments came into force on the day the Regulations were registered. They contain the following elements.

#### *Administrative amendment*

The Regulations have been updated to reference relevant provincial (Quebec) legislation, that is, the name of the Quebec Pension Plan legislation.

#### *Retirement income security benefit*

The new section of the Regulations entitled "Retirement Income Security Benefit" supports the RISB provisions of the NVC by prescribing information necessary to administer and calculate the benefit.

Given the similarity in benefits between VAC and the Service Income Security Insurance Plan—Long Term Disability (SISIP—LTD), and the fact that some veterans may have chosen to receive their benefit solely through SISIP—LTD, the Regulations provide a RISB eligibility to the SISIP—LTD veterans who have reached 65 years of age on or after April 1, 2006, but before July 1, 2025. The date of July 1, 2025, will provide sufficient time for all current and future CAF veterans to be made aware of the RISB and be enrolled in VAC programs.

à bénéficier de ces avantages et de ces services qu'à partir du jour suivant la date de leur libération des FAC. Le Règlement prévoit qu'un demandeur qui n'est pas satisfait d'une décision rendue par le ministre dispose d'une période de 60 jours pour demander une révision de cette décision, sauf si des circonstances exceptionnelles justifient la prolongation de ce délai. Avant les modifications réglementaires, la période de 60 jours pour demander une révision de toute demande ne commençait qu'à partir de la date où la décision initiale était communiquée au demandeur.

### Enjeux

L'ASRR, l'IBG et l'ARAF ont été instaurées par des modifications apportées à la Nouvelle Charte. Ces modifications exigeaient ou permettaient que certains aspects des trois nouveaux avantages soient précisés dans le Règlement afin d'appuyer leur mise en place et d'expliquer comment ils devaient être mis en œuvre. Sans ces modifications réglementaires, ces avantages n'auraient pas été instaurés tel que prévu.

Par ailleurs, la période de 60 jours prévue pour demander une révision désavantageait certains militaires des FAC ayant reçu une décision concernant leur admissibilité à un avantage ou service de la Nouvelle Charte avant leur libération. La longueur de cette période est justifiée par le fait que des renseignements pertinents de nature à influencer sur l'issue de la révision de la décision prise à leur égard pourraient n'être disponibles qu'après la libération.

### Objectifs

Ces modifications réglementaires ont pour objet de prendre un règlement qui :

- appuie la création et la prestation de l'ASRR, de l'IBG et de l'ARAF;
- accorde aux militaires des FAC qui reçoivent une décision concernant leur admissibilité à certains avantages et services de la Nouvelle Charte avant leur libération un délai raisonnable pour demander une révision de la décision rendue.

### Description

Les modifications réglementaires en ce qui a trait à l'ASRR et à l'ARAF sont réputées être entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015, tandis que les autres modifications réglementaires sont entrées en vigueur au moment de l'enregistrement du Règlement. Elles prévoient les éléments suivants.

#### *Modification administrative*

Le Règlement a été mis à jour afin de faire un renvoi à la loi provinciale (Québec) pertinente, c'est-à-dire le nom de la loi sur le Régime de rentes du Québec.

#### *Allocation de sécurité du revenu de retraite*

Le nouvel article du Règlement intitulé « Allocation de sécurité du revenu de retraite » facilite la mise en application des dispositions sur l'ASRR de la Nouvelle Charte en prescrivant l'information nécessaire pour administrer et calculer l'allocation.

En raison des similitudes entre les allocations d'ACC et celles du Régime d'assurance revenu militaire pour invalidité de longue durée (RARM-ILD), et en raison du fait que certains vétérans peuvent avoir choisi de recevoir leurs allocations uniquement par l'entremise du RARM-ILD, le Règlement prévoit une admissibilité à l'ASRR aux vétérans prestataires du RARM-ILD qui ont atteint l'âge de 65 ans le 1<sup>er</sup> avril 2006 ou après, mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 2025. La date d'admissibilité du 1<sup>er</sup> juillet 2025 laisse suffisamment de temps pour que tous les vétérans des FAC actuels et à venir

As per the NVC, where VAC has sufficient information to determine the eligibility of a veteran for RISB, the requirement for a formal application would be waived, in order to reduce administrative burden. For those cases where a veteran chooses to apply, for example, the application requirements for the RISB are included in the Regulations. Applications are to be made in writing; must include a declaration verifying the accuracy of the information; and, upon request, must include any other information or documentation that may be needed. Providing this information will assist VAC in establishing RISB eligibility and the amount of the benefit to be paid to CAF veterans or survivors.

The Regulations list sources of income to be considered when calculating the amount of the RISB payable to a CAF veteran or survivor, such as retirement, employment, and social benefits provided by the Government of Canada; EL benefits and permanent impairment allowance benefits under the NVC; employer-sponsored pension plans and long-term disability plans (including SISIP-LTD); economic loss benefits under the *Government Employees Compensation Act* and provincial workers' compensation legislation; and employment earnings. Information regarding income from other federal government programs would be accessed, when possible, directly from the applicable department to relieve the burden for the veteran. These sources of income are considered in the RISB calculation to ensure that financially vulnerable CAF veterans and survivors receive additional financial support, since they were unable to save sufficiently for retirement. Veterans who participate in the labour market prior to and/or following the end of their military career are more likely to have made contributions to retirement programs and, thus, have other sources of income in retirement. However, private savings, such as Registered Retirement Savings Plans (RRSPs) and other investments, have not been included in the incomes to be considered in calculating the RISB. As well, incomes that the veteran receives for a dependent child or as a result of the veteran's deceased spouse/common-law partner will be exempt from these deductions. Similarly, income paid to the survivor in respect of the veteran will be considered in the calculation of the survivor's RISB, but not income received for a dependent child.

Any deductions referenced above that are not paid on a monthly basis (e.g. only once or a few times per year), will be converted into a monthly amount, for the purpose of that calendar year, by dividing the total amount for that year by 12. This will assist in ensuring consistent RISB payments month over month.

In addition, the Regulations require those receiving the RISB to inform VAC of any changes to their sources of income (a reminder will be included in regular correspondence related to the RISB). For example, if the person's situation changed and there was no longer employment income, by informing VAC of the change, employment income would no longer be considered in the RISB calculation. This would result in an increase to, or possibly the commencement of, the RISB payment. Also, upon request, any other documents or information necessary to help in assessing the person's continued eligibility or the amount of the RISB would need to be provided. If VAC's request for additional documents or

soient mis au courant de l'ASRR et soient inscrits aux programmes d'ACC.

Conformément à la Nouvelle Charte, si ACC détient suffisamment de renseignements pour déterminer l'admissibilité d'un vétéran à l'ASRR, il dispensera le vétéran de l'obligation de présenter formellement une demande afin de réduire le fardeau administratif. Dans les cas où un vétéran choisit de soumettre une demande, par exemple, les exigences en matière de présentation d'une demande d'ASRR figurent dans le Règlement. Les demandes doivent être présentées par écrit, et inclure une déclaration attestant l'exactitude des renseignements. De plus, sur demande, elles doivent inclure tout autre renseignement ou document jugé nécessaire pour aider ACC à déterminer l'admissibilité à l'ASRR et le montant de l'allocation qui sera versé aux vétérans des FAC ou aux survivants.

Le Règlement dresse la liste d'autres sources de revenus à prendre en compte lors du calcul du montant de l'ASRR payable à un vétéran des FAC ou un survivant. Parmi ces sources, mentionnons les avantages liés à la retraite et à l'emploi du gouvernement du Canada; les avantages sociaux du gouvernement du Canada; les APR et les prestations de l'allocation pour déficience permanente dans le cadre de la Nouvelle Charte; les prestations d'un régime de pension ou d'assurance-invalidité de longue durée parrainé par l'employeur (dont le RARM); les indemnités versées au titre de pertes pécuniaires en vertu de la *Loi sur l'indemnisation des agents de l'État* et des lois provinciales sur les accidents du travail; et les revenus d'emploi. Les renseignements sur le revenu provenant d'autres programmes fédéraux seraient obtenus, dans la mesure du possible, directement auprès du ministère responsable, afin d'alléger le fardeau administratif du vétéran. Ces sources de revenus sont prises en considération aux fins du calcul de l'ASRR pour faire en sorte que les vétérans des FAC et les survivants dont la situation financière est précaire reçoivent une aide financière supplémentaire, étant donné qu'ils n'ont pas été en mesure d'économiser suffisamment pour la retraite. Les vétérans qui participent au marché du travail avant et/ou après la fin de leur carrière militaire sont plus susceptibles d'avoir cotisé à des régimes de retraite et, par conséquent, de disposer d'autres sources de revenus pour la retraite. Cependant, les sources d'épargne privée, comme les régimes enregistrés d'épargne-retraite (REÉR) et autres investissements, ne figurent pas parmi les montants qui seront pris en compte dans le calcul de l'ASRR. En outre, les montants que le vétéran touche pour un enfant à charge, ou en raison du décès de son époux ou de son conjoint de fait, ne seront pas pris en compte dans ces déductions. De même, les montants versés au survivant à l'égard d'un vétéran seront pris en compte dans le calcul de l'ASRR du survivant, mais non le revenu touché pour un enfant à charge.

Les montants susmentionnés qui ne sont pas versés sur une base mensuelle (par exemple une ou quelques fois par année) seront convertis en montant mensuel, pour l'année civile en question, en divisant le montant total par 12. Cela contribuera à assurer des paiements d'ASRR uniformes chaque mois.

De plus, le Règlement exige que les personnes qui reçoivent l'ASRR doivent informer ACC de tout changement à leurs sources de revenus (un rappel sera inclus dans la correspondance régulière sur l'ASRR). Par exemple, si la situation de la personne a changé, et celle-ci ne touche plus un revenu d'emploi, une fois informé, ACC pourra exclure le revenu du calcul de l'ASRR. Il en résulterait une augmentation du montant de l'ASRR, ou encore, le début du versement de l'allocation. De plus, sur demande, tout autre document ou renseignement nécessaire pour déterminer si la personne est toujours admissible à l'ASRR, ou pour calculer le montant de l'ASRR, devra être fourni. En l'absence d'une réponse à cette

information is not met, then payment of the RISB may be suspended. If after six months from the date of the suspension the request for information or documents is still not met, or if it is found that false or misleading information was provided, the RISB may then be cancelled. Under the Regulations, VAC would advise the person in writing of the reasons for and the date of the suspension or cancellation and the person's rights to review of a decision to cancel the RISB. These provisions allow VAC to administer the benefit while ensuring CAF veterans and survivors receive the RISB for which they are entitled.

Lastly, the regulatory amendments provide for the amount of the RISB to be adjusted each January 1, using the percentage increase to the Consumer Price Index for the previous year. The annual adjustment would be applied to the guaranteed income levels established for CAF veterans and survivors at age 65. Indexing the guaranteed income levels (in the same manner as other financial benefits under the NVC) will allow the RISB to keep pace with the cost of living.

#### *Critical injury benefit*

A new section in the Regulations entitled "Critical Injury Benefit" bolsters the provisions of the NVC pertaining to the CIB, by detailing the information and other requirements necessary to implement this benefit. For example, as per the NVC, where VAC has sufficient information to determine the eligibility of a veteran for CIB, the requirement for a formal application would be waived in order to reduce administrative burden. If VAC is unable to waive the application requirements, the Regulations include the requirement for CIB applications to include any reports or records that document the injury or disease and the treatment received. As well, the treatment of evidence as it relates to the application will be governed by the same presumptions as those used for the disability award. These two provisions will ensure that VAC has the documentation required and the guidance needed for determining eligibility to the CIB.

Factors and additional information relevant to interpreting the eligibility provisions set out in the NVC are also contained in the Regulations. In determining the severity of the CAF member's or veteran's impairment and impact on quality of life, VAC will consider the existence of a number of factors relating to the nature and extent of the injuries sustained (e.g. amputation, blindness), the duration and type of the medical care received (e.g. length of hospital admittance or admission to an intensive care unit) and the type of care required (e.g. assistance with personal care needs). These factors were chosen based on a file and literature review of the most serious injuries, and analysis of like benefits in other jurisdictions. The Regulations define a "sudden and single incident" as a one-time event where the CAF member is abruptly exposed to external factors and provide some examples, thereby clarifying for those eligible, as well as for departmental decision makers, the types of incidents this benefit is meant to cover.

The Regulations provide for an annual increase (i.e. indexing) to the CIB. The CIB will be indexed in the same manner as other benefits contained in Part 3 of the NVC, all of which relate to compensation for service-related injuries and disease. Finally, the Regulations provide that individuals who receive the CIB will be

demande, le versement de l'ASRR pourrait être suspendu. Si, six mois après la date de la suspension de l'allocation, ACC n'a toujours pas reçu de réponse, ou s'il est établi que des renseignements faux ou trompeurs ont été transmis, l'ASRR peut être annulée. Aux termes du Règlement, ACC avisera par écrit la personne des motifs et de la date de suspension ou d'annulation, et du droit de la personne de demander la révision de la décision d'annuler l'ASRR. Ces dispositions permettent à ACC d'administrer les prestations, tout en faisant en sorte que les vétérans des FAC et les survivants reçoivent l'ASRR à laquelle ils ont droit.

Enfin, les modifications réglementaires font en sorte que l'ASRR sera ajustée le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, en se fondant sur l'augmentation de l'indice des prix à la consommation pour l'année antérieure. L'ajustement annuel sera appliqué aux montants de revenu garanti établis pour les vétérans des FAC et les survivants à l'âge de 65 ans. L'indexation des montants de revenu garanti (de la même façon que les autres avantages financiers prévus dans la Nouvelle Charte) fera en sorte que l'ASRR soit ajustée en fonction du coût de la vie.

#### *Indemnité pour blessure grave*

Un nouvel article du Règlement intitulé « Indemnité pour blessure grave » renforce les dispositions de la Nouvelle Charte qui portent sur l'IBG, en décrivant en détail les renseignements et autres conditions nécessaires pour la mise en œuvre de cette nouvelle indemnité. Par exemple, conformément à la Nouvelle Charte, si ACC détient suffisamment de renseignements pour déterminer l'admissibilité d'un vétéran à l'IBG, il dispensera le vétéran de l'obligation de présenter formellement une demande afin de réduire le fardeau administratif. Si ACC n'est pas en mesure d'accorder la dispense de l'obligation de présenter une demande, le Règlement prévoit que les demandes d'IBG doivent comprendre tous les rapports et dossiers qui font état de la blessure ou de la maladie, ainsi que du traitement reçu. De plus, le traitement de la preuve se rapportant à la demande sera régi par les mêmes présomptions qui s'appliquent à l'indemnité d'invalidité. Ces deux dispositions feront en sorte qu'ACC dispose des documents nécessaires et des directives requises pour déterminer l'admissibilité à l'IBG.

Des facteurs et renseignements supplémentaires pertinents pour interpréter les dispositions relatives à l'admissibilité énoncées dans la Nouvelle Charte sont également contenus dans le Règlement. Pour déterminer la gravité de la déficience du militaire ou vétéran des FAC et son incidence sur sa qualité de vie, ACC tiendra compte de l'existence d'un certain nombre de facteurs relatifs à la nature et à l'ampleur des blessures subies (par exemple amputation, cécité), au type de soins médicaux reçus et à leur durée (par exemple durée de l'hospitalisation ou admission au service de soins intensifs) et au type de soins requis (par exemple aide pour les soins personnels). Ces facteurs ont été retenus en se fondant sur un examen des dossiers et de la documentation sur les blessures les plus graves, de même que sur une analyse d'avantages semblables offerts dans d'autres pays. Le Règlement définit un « seul événement soudain » comme étant un événement unique où le militaire des FAC est brusquement exposé à des facteurs externes, et il fournit quelques exemples aidant à préciser pour le compte des personnes admissibles et des décideurs ministériels, les types d'incidents visés par cette indemnité.

Le Règlement prévoit une hausse annuelle (c'est-à-dire l'indexation) de l'IBG qui sera indexée de la même façon que les autres avantages figurant à la partie 3 de la Nouvelle Charte; tous ces avantages sont liés à la compensation de blessures et de maladies liées au service. Enfin, le Règlement prévoit que les

eligible for reimbursement of fees for financial advice up to a maximum of \$500. The reimbursement of these fees is also provided to recipients of other lump-sum NVC benefits such as the death benefit and disability award, and will assist those eligible for the benefit with obtaining advice on how to manage the CIB payment.

#### *Family caregiver relief benefit*

The new section of the Regulations entitled “Family Caregiver Relief Benefit” supports the creation of the FCRB in the NVC by specifying information and requirements necessary for the provision of the benefit. For example, the Regulations state that FCRB applications must be made in writing and include: the name and date of birth of the unpaid caregiver; a declaration verifying the accuracy of the information provided; and, upon request, any other information or documentation necessary to help establish eligibility. Including this requirement in the Regulations will assist VAC in determining eligibility in a timely manner.

The Regulations provide additional FCRB eligibility requirements as permitted by the NVC. In order to be eligible, the CAF veteran must attest each year that the money will be used to provide relief to the caregiver. The need to attest to the use of the funds was made an eligibility requirement, to ensure that the FCRB paid to the veteran is used to provide relief to the informal caregiver. The CAF veteran must also require at least one of the following: a level of care/supervision, without which, the veteran would be required to be admitted to an institution (i.e. nursing home, long-term care facility); help/guidance with personal care needs such as dressing, eating, bathing; direction/supervision when completing these personal care needs; or daily supervision and is not safe when left alone. These eligibility requirements were selected to help identify veterans, who while still living at home, would require an informal caregiver. They also reflect the nature and intensity of the care that the informal caregiver would provide or coordinate, without which the veteran would not be able to remain at home.

Additionally, the Regulations contain criteria, factors, and definitions relevant to interpreting the eligibility provisions set out in the NVC. For example, in determining if the veteran requires ongoing care, VAC will consider whether the veteran’s state of health is unlikely to substantially improve for at least 12 months. In deciding if the unpaid caregiver plays an essential role in the veteran’s ongoing care, VAC will consider whether the provision or coordination of the care would be compromised by the caregiver’s absence and the health of the veteran placed at risk. The use of the words “care” and “home” for the purposes of the FCRB are also defined in the Regulations, which provides clarity to both applicants and departmental officials on their meaning and how these words are to be interpreted.

Lastly, a provision that explains that the FCRB payment will be made in a single amount and that the annual increase (i.e. indexation) to the FCRB will be the same as the previous year’s increase to the Consumer Price Index is contained in the Regulations. This annual adjustment mechanism was chosen to be consistent with the method of indexation used for most other financial benefits provided under the NVC.

bénéficiaires de l’IBG pourront se faire rembourser les frais associés aux services d’un conseiller financier, jusqu’à concurrence de 500 \$. Le remboursement de ces frais est également offert aux bénéficiaires d’autres montants forfaitaires prévus par la Nouvelle Charte (notamment l’indemnité de décès et l’indemnité d’invalidité), et aidera les personnes admissibles à obtenir des conseils sur la façon de gérer le montant de l’IBG accordé.

#### *Allocation pour relève d’un aidant familial*

Le nouvel article du Règlement intitulé « Allocation pour relève d’un aidant familial » appuie l’inclusion de l’ARAF dans la Nouvelle Charte, en précisant les renseignements qu’il faut fournir et les exigences qu’il faut respecter pour recevoir cette allocation. Par exemple, le Règlement précise que les demandes d’ARAF doivent être présentées par écrit et qu’elles doivent comprendre le nom et la date de naissance de l’aidant non rémunéré, une déclaration attestant de l’exactitude des renseignements fournis et, sur demande, tout autre renseignement ou document nécessaire pour établir l’admissibilité. Le fait d’inclure cette exigence dans le Règlement aidera ACC à déterminer l’admissibilité en temps opportun.

Le Règlement prévoit des conditions d’admissibilité à l’ARAF autres que celles qui sont prévues par la Nouvelle Charte. Pour être admissible, le vétéran des FAC doit attester chaque année que l’argent servira à accorder un répit à l’aidant. L’obligation de faire cette attestation fait partie des conditions d’admissibilité pour garantir que l’ARAF versée au vétéran sert à accorder un répit à l’aidant. Le vétéran des FAC doit en outre remplir au moins une des conditions suivantes : nécessite un niveau de soins/supervision sans lequel il serait admis dans un établissement (c’est-à-dire une maison de repos ou un établissement de soins de longue durée); a besoin d’aide pour répondre à ses besoins en soins personnels (par exemple s’habiller, manger et prendre un bain); a besoin d’aide ou d’être guidé pour accomplir des activités liées à l’hygiène personnelle; a besoin d’une supervision quotidienne et ne peut être laissé seul en toute sécurité. Ces conditions d’admissibilité ont été sélectionnées pour aider à identifier les vétérans qui auraient besoin d’un aidant naturel pendant qu’ils vivent encore à leur domicile. Elles reflètent également la nature et l’intensité des soins que l’aidant naturel serait appelé à offrir ou à coordonner, et sans lesquelles le vétéran ne serait pas en mesure de vivre à son domicile.

Par ailleurs, le Règlement contient des définitions, des critères et des facteurs pertinents pour interpréter les dispositions relatives à l’admissibilité énoncées dans la Nouvelle Charte. Par exemple, pour déterminer si le vétéran a besoin de recevoir des soins de façon continue, ACC cherchera à établir si l’état de santé du vétéran est peu susceptible de s’améliorer de façon notable avant au moins 12 mois. Pour établir si l’aidant non rémunéré joue un rôle essentiel dans la prestation au vétéran de soins continus à domicile ou dans la coordination de ces soins, ACC déterminera si la prestation ou la coordination des soins serait compromise par l’absence de l’aidant et si cela poserait un risque pour la santé du vétéran. Les termes « soins » et « domicile » utilisés pour les besoins de l’ARAF sont également définis dans le Règlement, ce qui facilite la compréhension des demandeurs et des fonctionnaires du Ministère quant au sens à donner à ces termes et à la façon de les interpréter.

Enfin, le Règlement renferme une disposition visant à expliquer que le paiement de l’ARAF sera effectué en un seul versement, et que la hausse annuelle (c’est-à-dire l’indexation) de l’allocation sera la même que la hausse de l’indice des prix à la consommation de l’année précédente. Ce mécanisme de rajustement annuel a été choisi pour concorder avec le mode d’indexation de la plupart des autres avantages financiers prévus par la Nouvelle Charte.

Transition

The amendment to section 68(1) of the Regulations allows for the 60-day time period for a person to apply for a review of a decision, made prior to release, by the Minister on NVC benefits and services to begin the day following the member's release from the CAF, as opposed to the day they receive notice of the decision. This applies only in cases where the decision was made prior to the member's release, and where the benefit or service begins to be payable or provided the day following their release from the CAF. For decisions made after release, the review period will continue to begin the day on which the applicant receives the notice of the decision. This amendment will support CAF members in obtaining information relevant to the review of the decision, which may only be available closer to, or after, their release from the CAF.

**Regulatory and non-regulatory options considered**

VAC considered two options: maintaining the regulatory status quo or updating the Regulations to provide the necessary regulatory framework and supports for the new benefits outlined in the NVC.

Status quo approach — Without these regulatory amendments, the three new benefits (the RISB, the CIB and the FCRB) could not be implemented. The benefit of this approach would be that no new financial costs would be incurred by the Government of Canada. However, some “totally and permanently incapacitated” CAF Veterans with service-related injuries/conditions would continue to be financially at risk after the age of 65; severely injured CAF members and veterans would continue to feel that the impact of their service-related injury/disease prior to stabilization is not recognized; some CAF veterans would not have the additional funds to provide their caregiver relief while ensuring their continued care; and CAF members who applied to VAC for a review of a decision made prior to the member's release on some NVC benefits or services could continue to be disadvantaged, as they might not have sufficient time to gather relevant documentation affecting the review prior to release. This approach was not chosen.

Regulatory approach — The three new benefits, as created by the NVC, require supporting regulations in order to be implemented. Under this recommended option, these three new benefits may be paid to eligible CAF members, veterans and survivors. The provisions regarding eligibility ensure that the new benefits accrue to their intended recipients, for the intended purposes. As well, the Regulations ensure consistency in consideration among applicants for each benefit and also some uniformity in certain aspects of the new benefits (e.g. indexation, application requirements) with other NVC benefits. The amendments also provide a reasonable amount of time to apply for a review of a decision made prior to the member's release on some NVC benefits or services, which could only be achieved through amending the existing provision of the Regulations (section 68) dealing with certain reviews of decisions.

Transition

La modification du paragraphe 68(1) du Règlement permet de faire en sorte que la période de 60 jours accordée pour présenter une demande de révision d'une décision prise par le ministre avant la libération concernant des avantages et services prévus par la Nouvelle Charte commence le lendemain de la date de libération du militaire des FAC, plutôt qu'à la date de réception de l'avis de la décision. Cette disposition s'applique seulement dans les cas où la décision a été rendue avant la libération du militaire, et où les avantages et services sont exigibles ou fournis à compter du lendemain de la date de libération. Pour les décisions prises après la libération, le début de la période de révision continuera d'être le jour où le demandeur reçoit la notification de la décision. Cette modification aidera les militaires des FAC à obtenir des renseignements pertinents pour la révision de la décision, qui peuvent n'être disponibles qu'à une date plus rapprochée de leur libération des FAC ou après celle-ci.

**Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Anciens Combattants Canada a envisagé deux options : maintenir le statu quo réglementaire ou mettre à jour le Règlement pour fournir le cadre réglementaire et les mesures nécessaires à l'appui des nouveaux avantages énoncés dans la Nouvelle Charte.

Approche du statu quo — Sans ces modifications réglementaires, les trois nouveaux avantages (l'ASRR, l'IBG et l'ARAF) n'auraient pas été instaurés. L'avantage de cette approche serait qu'aucun nouveau coût financier ne serait subi par le gouvernement du Canada. Toutefois, certains vétérans atteints d'une « incapacité totale et permanente » en raison de blessures ou d'affections liées au service continueraient d'être exposés à un risque financier après l'âge de 65 ans; les militaires et vétérans des FAC gravement blessés continueraient à estimer que les répercussions de leur blessure ou de leur maladie, avant que leur état n'ait été stabilisé, ne sont pas reconnues; certains vétérans des FAC ne disposeraient pas des fonds additionnels pour permettre à leur aidant de prendre un répit tout en assurant la continuité de leurs soins; et certains militaires des FAC qui présentent à ACC une demande de révision d'une décision rendue avant leur libération concernant certains avantages et services prévus par la Nouvelle Charte pourraient continuer à être désavantagés, étant donné qu'ils pourraient ne pas avoir suffisamment de temps pour réunir, avant leur libération, les documents pertinents aux fins de la révision. Cette approche n'a pas été retenue.

Approche réglementaire — Les trois nouveaux avantages, tels qu'ils sont créés par la Nouvelle Charte, nécessitent un règlement d'application pour être mis en œuvre. Dans le cadre de cette option recommandée, les trois nouveaux avantages peuvent être payés aux militaires/vétérans des FAC et aux survivants admissibles. Les dispositions en matière d'admissibilité garantissent que les nouveaux avantages seraient versés aux bénéficiaires prévus ainsi qu'aux fins prévues. De plus, le Règlement permet d'assurer une cohérence dans les facteurs à considérer relativement aux demandeurs pour chacun des avantages et, pour certains aspects (par exemple indexation, exigences relatives aux demandes), une certaine uniformité entre les nouveaux avantages et d'autres qui sont prévus par la Nouvelle Charte. Les modifications réglementaires prévoient en outre un délai raisonnable pour la présentation d'une demande de révision d'une décision rendue avant la libération du militaire concernant certains avantages ou services prévus par la Nouvelle Charte, ce qui ne peut être obtenu qu'en modifiant la disposition existante du Règlement (article 68) qui traite de la révision de certaines décisions.

**Benefits and costs**

The following analysis provides an overview of the costs and benefits of the regulatory amendments. The table below highlights the benefits and costs, factoring in a discount rate of 7% per year as recommended by the Treasury Board of Canada Secretariat. The present value (PV) of total benefits is valued at \$66.5 million over the 10-year period, while costs are valued at \$67.4 million, yielding a ratio of the benefits-to-costs of 0.99.

**Avantages et coûts**

L'analyse qui suit offre un aperçu des coûts et des avantages des modifications réglementaires. Le tableau ci-après présente les avantages et les coûts, en tenant compte du taux d'actualisation annuel de 7 % recommandé par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. La valeur actualisée (VA) des avantages totaux est estimée à 66,5 millions de dollars au cours de la période de 10 ans, tandis que les coûts sont évalués à 67,4 millions de dollars, pour un rapport avantages-coûts de 0,99.

*Cost-benefit statement<sup>1</sup>*

		First Year 2015-16	Final Year 2024-25	Total (PV)	Annualized Equivalent
<b>A1. Quantified impacts</b> (in millions of Canadian dollars, 2015-16 constant dollars)					
Benefits	Eligible CAF members, veterans and survivors	\$10.6	\$14.1	\$66.5	\$9.5
Costs	Government of Canada (VAC)	\$11.5	\$14.1	\$67.4	\$9.6
Net benefits				(\$0.9)	(\$0.1)
<b>B. Quantified impacts in non-dollars</b> (in number of recipients of the new benefits)					
Positive impacts	Retirement income security benefit — Eligible CAF veterans and survivors	120	635	N/A	325
	Critical injury benefit — Eligible CAF members and veterans	114	2	N/A	13
	Family caregiver relief benefit — Eligible CAF veterans	245	471	N/A	362
Negative impacts	None identified				
<b>C. Qualitative impacts</b>					
Eligible CAF members, veterans and eligible survivors	<ul style="list-style-type: none"> <li>• New compensation and improved support;</li> <li>• Increased comfort and well-being; and</li> <li>• Better recognition of the impacts of service-related injuries.</li> </ul>				
Families, Canadians and Veterans Ombudsman/ veterans stakeholder groups	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Increased peace of mind; and</li> <li>• Satisfaction in knowing CAF members, veterans and eligible survivors have access to improved benefits and services.</li> </ul>				
Government of Canada (VAC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continuance of the Government's commitment to support those who have served Canada.</li> </ul>				

<sup>1</sup> The table presents the results of benefits and costs over the 10-year period starting from July 1, 2015, through the end of the fiscal year 2024-25, using a discount rate of 7%. Figures may not add up due to rounding.

*Énoncé des coûts et des avantages<sup>1</sup>*

		Première année 2015-2016	Dernière année 2024-2025	Total (VA)	Équivalent annualisé
<b>A1. Incidences quantifiées</b> (en millions de dollars canadiens, en dollars constants de 2015-2016)					
Avantages	Militaires et vétérans des FAC et survivants admissibles	10,6 \$	14,1 \$	66,5 \$	9,5 \$
Coûts	Gouvernement du Canada (ACC)	11,5 \$	14,1 \$	67,4 \$	9,6 \$
Avantages nets				(0,9 \$)	(0,1 \$)
<b>B. Incidences quantifiées autrement qu'en dollars</b> (nombre de bénéficiaires des nouveaux avantages)					
Incidences positives	Allocation de sécurité du revenu de retraite — vétérans des FAC et survivants admissibles	120	635	S.O.	325
	Indemnité pour blessure grave — militaires et vétérans des FAC admissibles	114	2	S.O.	13
	Allocation pour relève d'un aidant familial — vétérans des FAC admissibles	245	471	S.O.	362
Incidences négatives	Aucune				
<b>C. Incidences qualitatives</b>					
Militaires et vétérans des FAC et survivants admissibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouvelle indemnisation et soutien amélioré;</li> <li>• Confort et bien-être accrus;</li> <li>• Meilleure reconnaissance des répercussions des blessures liées au service.</li> </ul>				
Familles, Canadiens, ombudsman des vétérans et groupes d'intervenants auprès des vétérans	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plus grande tranquillité d'esprit;</li> <li>• Sentiment de satisfaction à l'idée que les militaires et vétérans des FAC ainsi que leurs survivants admissibles ont accès à des avantages et à des services améliorés.</li> </ul>				
Gouvernement du Canada (ACC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintien de l'engagement qu'a pris le gouvernement afin d'aider ceux et celles qui ont servi le Canada.</li> </ul>				

<sup>1</sup> Le tableau présente les résultats de l'analyse des avantages et des coûts sur une période de 10 ans à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015, jusqu'à la fin de l'exercice 2024-2025, compte tenu d'un taux d'actualisation de 7 %. Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.



**Benefits**

Over the first 10 years of implementation, these regulatory changes are expected to benefit annually up to 635 RISB recipients and 471 FCRB recipients. Additionally, a total of 132 CAF members and veterans are expected to benefit from the CIB over the first 10 years. The methodology for determining these individuals, as well as how they will be positively impacted, follows.

Retirement income security benefit

The number of CAF veterans and survivors expected to benefit annually from the RISB was determined for three groups: veterans who are eligible for EL benefits (referred to below as “EL veterans”); SISIP–LTD veteran clients; and survivors.

Prior to determining the number of clients to benefit, the eligible population for EL veterans and SISIP–LTD veteran clients was determined as follows:

- Eligible EL veteran population — estimates were based on a proxy population (“totally and permanently incapacitated” clients for the purposes of the EL benefit) which was deemed to have levels of impairment similar to those required to be eligible for the RISB. It was determined that 97% of “totally and permanently incapacitated” clients (otherwise known as veterans on extended EL benefit), as of March 2014 data had one or more service related disabilities. This percentage was then applied to the forecast of “totally and permanently incapacitated” clients and held constant over the forecast period. Because calculations for arriving at the total number of clients to benefit are applied to the cumulative population of forecasted “totally and permanently incapacitated” clients, the RISB intakes and exits are included in the figures.
- Eligible SISIP–LTD veteran population — estimates were based on SISIP–LTD data provided by the Department of National Defence (since this is a one-time expansion of eligibility to clients who are already 65). There were 101 SISIP–LTD “totally disabled” clients that turned 65 between April 1, 2006, and March 11, 2015. VAC data for the same period revealed 12 clients that turned 65 had applied for the EL benefit and had a SISIP–LTD income offset (indicating that these individuals were already VAC clients, and therefore included in the estimated EL veteran population). The 12 clients were removed from the 101 total, giving an estimated population of 89 clients. An assumed 14 SISIP–LTD “totally disabled” clients turning age 65 in 2015 were added to the 89 clients, to arrive at an estimated number of SISIP–LTD “totally disabled” clients as of July 1, 2015, of 103.

First, to estimate the number of EL veterans to benefit, March 2014 “totally and permanently incapacitated” client data was analyzed, as well as forecasts for new permanent impairment allowance clients based on April 1, 2015, regulatory changes. The population of clients in receipt of the permanent impairment allowance was looked at separately from the population of clients not in receipt of the permanent impairment allowance, to facilitate calculation of the estimated total cost of RISB set out in the “Costs”

**Avantages**

Au cours des 10 premières années suivant la mise en œuvre, les nouvelles dispositions réglementaires devraient profiter chaque année à 635 bénéficiaires de l’ASRR et à 471 bénéficiaires de l’ARAF. On s’attend en outre que 132 militaires et vétérans des FAC reçoivent l’IBG au cours des 10 premières années. La méthode retenue pour estimer le nombre de bénéficiaires et l’incidence positive sur ces derniers est présentée ci-après.

Allocation de sécurité du revenu de retraite

L’estimation du nombre de vétérans des FAC et de survivants qui recevront l’ASRR a été établie pour trois groupes, soit les vétérans qui sont admissibles à l’APR, les vétérans clients du RARM et les survivants.

Avant de déterminer le nombre de clients qui toucheront l’allocation, la population de vétérans admissibles à l’APR et de vétérans clients du RARM a été déterminée de la façon suivante :

- Population admissible de vétérans admissibles à l’APR — On a établi les estimations en utilisant une population représentative (clients qui sont « frappés d’une incapacité totale et permanente » aux fins de l’APR) qui était réputée présenter des degrés d’incapacité similaires à ceux qu’il faut présenter pour être admissible à l’ASRR. Il a été déterminé que 97 % des clients ayant une « incapacité totale et permanente » (vétérans bénéficiant de façon prolongée de l’allocation pour perte de revenus) selon les données de mars 2014 avaient une ou plusieurs invalidités liées au service. Ce pourcentage a ensuite été appliqué à la prévision du nombre de clients ayant une « incapacité totale et permanente » et il a été maintenu constant au cours de la période de prévision. Étant donné que les calculs utilisés pour arriver au nombre total de bénéficiaires s’appliquent à la population cumulative de clients ayant une « incapacité totale et permanente » prévus, les nouveaux prestataires de l’ASRR et les bénéficiaires ne la recevant plus sont compris dans les données présentées.
- Dans le cas des vétérans clients du RARM admissibles, les estimations de population étaient fondées sur les données du RARM fournies par le ministère de la Défense nationale (étant donné qu’il s’agit d’un élargissement de l’admissibilité n’ayant lieu qu’une seule fois pour les clients qui ont déjà 65 ans). Il y avait 101 clients du RARM ayant une « incapacité totale » qui ont eu 65 ans entre le 1<sup>er</sup> avril 2006 et le 11 mars 2015. Les données d’ACC révèlent que 12 clients ayant eu 65 ans au cours de la même période ont présenté une demande d’APR et ont eu une déduction de revenus au titre du RARM (ce qui signifie qu’ils étaient déjà clients d’ACC et, ainsi, inclus dans la population estimée de vétérans admissibles à l’APR). Ces 12 clients ont été retirés du total de 101, ce qui a permis d’obtenir une population estimée de 89 clients. Un nombre estimé de 14 clients ayant une « incapacité totale » qui auront 65 ans en 2015 a été ajouté aux 89 clients, afin d’obtenir le nombre estimé de clients du RARM ayant une « incapacité totale », en date du 1<sup>er</sup> juillet 2015, soit 103.

Premièrement, pour estimer le nombre de vétérans admissibles à l’APR qui seront bénéficiaires, les données de mars 2014 concernant les clients ayant une « incapacité totale et permanente » ont été analysées, de même que les prévisions relatives aux nouveaux bénéficiaires de l’allocation pour déficience permanente à la suite de l’entrée en vigueur des modifications réglementaires du 1<sup>er</sup> avril 2015. Les données liées à la population de clients touchant l’allocation pour déficience permanente ont été analysées

section below (eligible veterans in receipt of the permanent impairment allowance will receive a substantially lower monthly RISB payment, as the permanent impairment allowance continues to be payable after age 65).

This analysis determined that 75% of the eligible EL veteran population was in receipt of the permanent impairment allowance and 25% was not. Analysis conducted by the Office of the Chief Actuary of income levels for this group then allowed VAC to determine, for those in receipt of the permanent impairment allowance, that 39% would be eligible for at least some amount of a RISB payment, and for those clients not in receipt of the permanent impairment allowance, that 15% would be eligible for some amount of a RISB payment. Given the RISB is payable at age 65, an estimate of EL veteran clients turning 65 in each of the forecast years was determined based on the age distribution of March 2014 “totally and permanently incapacitated” clients. This percentage was then applied to the population of those eligible for the RISB to arrive at the number of EL veterans who would benefit each year. It is estimated that 50 EL veterans would benefit from the RISB in 2015–16, rising to 530 in 2024–25.

Second, to estimate the number of SISIP–LTD veteran clients who will benefit, VAC assumed that 100% of the eligible SISIP–LTD veteran population was not in receipt of the permanent impairment allowance, and income analysis conducted by the Office of the Chief Actuary determined that 63% would be eligible to the RISB. Since this client group is already over the age of 65, no age distribution was applied. It is estimated that 65 SISIP–LTD veterans would benefit from the RISB in 2015–16, falling to 48 in 2024–25.

Third, to estimate the number of survivors who will benefit, each survivor sub-group was determined.

- Survivors of EL veterans who die after age 65 — March 2014 data of clients aged 65 was analyzed to determine an EL veteran death rate of 3% per year, and March 2014 data on marital status was analyzed to determine a veteran married rate of 70%. The death rate (3%) was applied to the number of EL veterans forecasted to be in receipt of the RISB to arrive at the number of veterans that would die each year, and then the married rate (70%) was applied to obtain the number of survivors. These two rates remained constant over the forecast period.
- Survivors as a result of the service-related death before age 65 of an EL veteran — March 2014 Survivor Forecast for the extended EL benefit was analyzed to determine that 1% of these veterans would have turned aged 65 each year (this percentage was determined because extended EL benefit survivors are only entitled to the RISB when the veteran would have turned 65). This percentage was then applied against the forecast of extended EL benefit survivor clients.
- Survivors of SISIP–LTD veterans — the death rate (3%) was applied to the SISIP–LTD veterans expected to be in receipt of the RISB to arrive at the number of veterans who would die each year and then the married rate (70%) was applied.

séparément de celles de la population de clients ne la touchant pas, afin de faciliter le calcul du coût total estimé de la l’ASRR, énoncé à la section « Coûts » ci-dessous (les vétérans admissibles touchant l’allocation pour déficience permanente recevront une ASRR mensuelle nettement inférieure, puisqu’ils continueront de recevoir l’allocation pour déficience permanente après l’âge de 65 ans).

Cette analyse a permis de déterminer que 75 % de la population de vétérans admissibles à l’APR recevaient l’allocation pour déficience permanente et 25 % ne la recevaient pas. Se fondant sur une analyse réalisée par le Bureau de l’actuaire en chef concernant les niveaux de revenu de cette population, ACC a ensuite déterminé que parmi ceux recevant l’allocation pour déficience permanente, 39 % seraient admissibles, à tout le moins, à une partie du montant de l’ASRR et que parmi ceux ne recevant pas l’allocation pour déficience permanente, 15 % seraient admissibles à une partie du montant de l’ASRR. Étant donné que l’ASRR est payable à l’âge de 65 ans, une estimation du pourcentage de vétérans admissibles à l’APR qui atteindront l’âge de 65 ans a été établie pour chacune des années de la période de prévision, en fonction de la répartition par âge, en mars 2014, des clients ayant une « incapacité totale et permanente ». Ce pourcentage a ensuite été appliqué à la population admissible à l’ASRR pour obtenir le nombre de vétérans admissibles à l’APR qui seront bénéficiaires chaque année. Il est estimé que 50 vétérans admissibles à l’APR profiteraient de l’ASRR en 2015-2016 et que ce chiffre passerait à 530 en 2024-2025.

Deuxièmement, pour estimer le nombre de vétérans clients du RARM qui seront bénéficiaires, ACC a pris pour hypothèse que 100 % de la population de vétérans clients du RARM admissibles ne recevaient pas l’allocation pour déficience permanente. Par ailleurs, une analyse du revenu réalisée par le Bureau de l’actuaire en chef a permis de déterminer que 63 % des clients de ce groupe seraient admissibles à l’ASRR. Étant donné que tous ont déjà 65 ans ou plus, aucune répartition par âge n’a été appliquée. Il est estimé que 65 vétérans clients du RARM profiteraient de l’ASRR en 2015-2016 et que ce chiffre passerait à 48 en 2024-2025.

Troisièmement, l’estimation du nombre de survivants qui seront bénéficiaires a été effectuée pour chacun des sous-groupes de survivants.

- Survivants de vétérans admissibles à l’APR qui décèdent après 65 ans — Les données de mars 2014 concernant les vétérans admissibles à l’APR âgés de 65 ans ou plus ont été analysées afin de déterminer que le taux de décès était de 3 % par année, et les données de mars 2014 sur l’état civil ont permis de déterminer que 70 % des vétérans étaient mariés. Le taux de décès (3 %) a été appliqué à la prévision du nombre de vétérans admissibles à l’APR qui recevront l’ASRR pour obtenir le nombre de vétérans qui décèderaient chaque année, et le taux de mariage (70 %) a été appliqué à ce chiffre pour obtenir le nombre de survivants. Ces deux taux sont gardés constants du début à la fin de la période de prévision.
- Survivants de vétérans admissibles à l’APR qui décèdent avant 65 ans et dont le décès est lié au service — La prévision du nombre de survivants de mars 2014 pour l’APR prolongée a été analysée afin de déterminer que 1 % de ces vétérans auraient eu 65 ans chaque année (ce pourcentage a été calculé parce que les survivants bénéficiaires de l’APR prolongée pourraient recevoir l’ASRR seulement à partir du moment où le vétéran aurait eu 65 ans). Ce pourcentage a ensuite été appliqué à la prévision du nombre de survivants clients bénéficiaires de l’APR prolongée.
- Survivants des vétérans clients du RARM — Le taux de décès (3 %) a été appliqué au nombre de vétérans clients du RARM

qui devraient recevoir l'ASRR, ce qui a permis d'obtenir le nombre de vétérans qui décèderaient chaque année, lequel a été multiplié par le taux de mariage (70 %).

It is estimated that five survivors in total would benefit from the RISB in 2015–16, rising to 57 in 2024–25.

On estime que cinq survivants au total seront bénéficiaires de l'ASRR en 2015-2016 et que cela passera à 57 en 2024-2025.

*Clients to benefit — Retirement income security benefit*

Fiscal year	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25
EL veterans	50	80	125	174	241	317	426	460	495	530
SISIP–LTD veteran clients	65	63	61	59	57	55	53	51	49	48
Survivors	5	8	14	19	24	31	38	44	51	57
<b>Total clients to benefit</b>	<b>120</b>	<b>151</b>	<b>200</b>	<b>252</b>	<b>322</b>	<b>403</b>	<b>517</b>	<b>555</b>	<b>595</b>	<b>635</b>

*Bénéficiaires — Allocation de sécurité du revenu de retraite*

Exercice financier	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
Vétérans admissibles à l'APR	50	80	125	174	241	317	426	460	495	530
Vétérans clients du RARM	65	63	61	59	57	55	53	51	49	48
Survivants	5	8	14	19	24	31	38	44	51	57
<b>Nombre total de bénéficiaires</b>	<b>120</b>	<b>151</b>	<b>200</b>	<b>252</b>	<b>322</b>	<b>403</b>	<b>517</b>	<b>555</b>	<b>595</b>	<b>635</b>

The monetized benefit to this group is assumed to be equal exactly to the program costs for VAC (see the “Costs” section below). Although the RISB will result in money being provided to CAF veterans and eligible survivors, which contributes to improving their overall well-being, this benefit has not been monetized. Instead, the program costs related to the regulatory amendments which create this new benefit have been used as a direct proxy, given the program costs will be the amount provided directly to CAF veterans and eligible survivors.

L'avantage monétaire pour ce groupe est censé être exactement égal aux coûts de programmes pour ACC (voir la section « Coûts »). L'ASRR sera versée aux vétérans des FAC et aux survivants admissibles, ce qui contribuera à l'amélioration de leur bien-être général, mais la valeur monétaire de cet avantage n'a pas été calculée. On a plutôt utilisé les coûts du programme liés aux modifications réglementaires donnant lieu à cette nouvelle allocation en tant que valeur indicative étant donné que les coûts du programme représentent le montant qui sera versé directement aux vétérans des FAC et aux survivants admissibles.

*Critical injury benefit*

The number of CAF members and veterans expected to benefit annually from the CIB was determined based on the results of a file review that VAC conducted of a random sample of CAF members who sustained a “serious injury” or “very serious injury” while in service between April 2002 and November 2012. This allowed VAC to determine that about 114 CAF members and veterans would likely experience a sudden, single and serious injury making them eligible for CIB in 2015–16. This number is mainly due to the accumulation of CAF members and veterans who would receive the benefit because of involvement in combat incidents which occurred as part of the Afghanistan war.

*Indemnité pour blessure grave*

Le nombre de militaires et vétérans des FAC qui devraient profiter chaque année de l'indemnité pour blessure grave a été obtenu en se fondant sur les résultats de l'examen mené en septembre 2013 par ACC d'un échantillon aléatoire de dossiers de militaires des FAC ayant subi une « blessure grave » ou une « blessure très grave » pendant qu'ils étaient en service entre avril 2002 et novembre 2012. Cela a permis à ACC de déterminer qu'environ 114 militaires des FAC et vétérans subiraient probablement une blessure unique, soudaine et grave qui les rendrait admissibles à l'IBG en 2015-2016. Ce résultat est surtout attribuable au cumul du nombre de militaires et vétérans des FAC qui pourraient toucher une indemnité parce qu'ils ont été impliqués dans des incidents liés au combat survenus dans le cadre de la guerre en Afghanistan.

To forecast the number expected to benefit on a go-forward basis, VAC assumed that Canada will be in a non-combat role in future years. The review revealed that 14% of seriously and very seriously injured CAF members would meet the CIB criteria during a non-combat period. In addition, the average annual incidence of serious and very serious injuries during a non-combat period would be 12 per year. The non-combat eligibility rate for the CIB (14%) was multiplied by the average annual incidence of serious and very serious injuries (12) to determine that about two CAF members or veterans per year would become eligible for the CIB starting in 2016–17.

Pour prévoir le nombre de personnes susceptibles de bénéficier d'une indemnité à compter de la date de mise en œuvre, ACC a supposé que le Canada jouerait un rôle de non-combat dans les années à venir. L'examen a révélé que 14 % des militaires des FAC gravement ou très gravement blessés répondraient aux critères relatifs à l'IBG pendant une période de non-combat. De plus, le nombre moyen de blessures graves ou très graves durant une période de non-combat serait de 12 par année. Le taux d'admissibilité à l'IBG pendant une période de non-combat (14 %) a été multiplié par le nombre annuel moyen de blessures graves et très graves (12), ce qui porte à environ deux le nombre de militaires et vétérans des FAC qui deviendraient admissibles chaque année à l'IBG à compter de 2016-2017.

*Clients to benefit — Critical injury benefit*

Fiscal year	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25
<b>CAF members and veterans</b>	<b>114</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

*Bénéficiaires — Indemnité pour blessure grave*

Exercice financier	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
<b>Militaires et vétérans des FAC</b>	<b>114</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>

The monetized benefit to this group is assumed to be equal exactly to the program costs for VAC (see the “Costs” section below). Providing additional funds to eligible CAF members and veterans through the creation of the CIB will contribute to improving their overall well-being. However, this benefit has not been monetized, as the program costs related to the regulatory amendments which create this new benefit have been used as a direct proxy, because the program costs will be the amount provided directly to eligible CAF members and veterans.

L’avantage monétaire pour ce groupe est censé être exactement égal aux coûts de programmes pour ACC (voir la section « Coûts » ci-dessous). Le fait de verser davantage d’argent aux militaires et aux vétérans admissibles des FAC grâce à la mise en place de l’IBG contribuera à l’amélioration de leur bien-être général. Cependant, la valeur monétaire de cet avantage n’a pas été calculée, puisque les coûts du programme liés aux modifications réglementaires donnant lieu à cette nouvelle indemnité ont été utilisés en tant que valeur indicative. En effet, les coûts du programme représentent le montant qui sera versé directement aux militaires et vétérans admissibles des FAC.

*Family caregiver relief benefit*

The number of veterans expected to benefit annually was determined by using a proxy population, which was deemed to have similar levels of incapacity leading to the requirement for caregiver support. This proxy population was the number of veterans in receipt of a disability award only (not in receipt of a disability pension under the *Pension Act*, as those eligible clients in need of attendance could receive the attendance allowance), with a disability assessment of 98% or greater as of March 2014. This group represented 0.6% of the disability award only population. This percentage was applied to the 2015–16 forecast of veterans in receipt of a disability award only, and then multiplied by a 99% take up rate, as it was assumed that most clients with this level of disability would not be living independently and would have some type of caregiver support. Because these calculations are applied to the cumulative population of forecasted veterans in receipt of a disability award only, FCRB intakes and exits are included in the figures. It is estimated that 245 CAF veterans would benefit from the FCRB in 2015–16, rising to 471 in 2024–25.

*Allocation pour relève d’un aidant familial*

Le nombre de vétérans qui devraient recevoir une allocation chaque année a été déterminé en utilisant une population représentative réputée avoir un niveau d’incapacité similaire nécessitant le soutien d’un dispensateur de soins. Cette population correspondait au nombre de vétérans qui touchent une indemnité d’invalidité seulement (c’est-à-dire qui ne touchent pas de pension d’invalidité en vertu de la *Loi sur les pensions*, puisque ces clients admissibles qui requièrent des soins peuvent toucher l’allocation pour soins) et dont l’évaluation de l’invalidité était d’au moins 98 % en mars 2014. Ce groupe représentait 0,6 % des personnes qui touchent une indemnité d’invalidité seulement. Ce pourcentage a été appliqué au nombre prévu de vétérans touchant une indemnité d’invalidité seulement en 2015-2016, puis multiplié par un taux de participation de 99 %, puisqu’il a été présumé que la plupart des clients ayant ce niveau d’invalidité ne vivent pas de façon autonome et reçoivent l’aide d’un dispensateur de soins. Comme ces calculs s’appliquent au nombre total prévu de vétérans touchant une indemnité d’invalidité seulement, le nombre de nouveaux prestataires de l’ARAF et le nombre de clients ne la recevant plus sont compris dans les données. Il est estimé que 245 vétérans des FAC profiteraient de l’ARAF en 2015-2016 et que ce chiffre passerait à 471 en 2024-2025.

*Clients to benefit — Family caregiver relief benefit*

Fiscal year	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25
<b>CAF veterans</b>	<b>245</b>	<b>272</b>	<b>300</b>	<b>327</b>	<b>352</b>	<b>378</b>	<b>403</b>	<b>427</b>	<b>449</b>	<b>471</b>

*Bénéficiaires — Allocation pour relève d’un aidant familial*

Exercice financier	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025
<b>Vétérans des FAC</b>	<b>245</b>	<b>272</b>	<b>300</b>	<b>327</b>	<b>352</b>	<b>378</b>	<b>403</b>	<b>427</b>	<b>449</b>	<b>471</b>

The monetized benefit to this group is assumed to be exactly equal to the program costs for VAC (see the “Costs” section below). Providing seriously disabled CAF veterans with funding to assist the informal caregiver with taking time off, while knowing that someone else would provide these vital services and support to the veteran in their absence, will contribute to improving their overall

L’avantage monétaire pour ce groupe est censé être exactement égal aux coûts de programme pour ACC (voir la section « Coûts » ci-dessous). Le versement d’un financement aux vétérans des FAC atteints d’une invalidité grave pour aider leur aidant naturel à prendre une pause en sachant qu’une autre personne assurera la prestation de ces services et de ce soutien essentiels au vétéran en

well-being. However, this benefit has not been monetized; instead, the program costs related to the regulatory amendments which create this new benefit were used as a direct proxy, given the program costs will result in direct spending on those who will benefit from these changes.

### **Costs**

Government of Canada — All costs related to these regulatory changes will be borne by the Government of Canada. The net present value costs, both program and administration, to be paid by the Government of Canada are valued at \$67.4 million, or an average of \$9.6 million per year over 10 years from fiscal year 2015–16 to fiscal year 2024–25.

### *Retirement income security benefit*

Program costs were determined by multiplying the number of annual clients (as described above in the “Benefits” section) in each specific eligible group by the estimated average RISB payment for such group for such year.

To determine the average RISB payment, VAC estimated the income from VAC financial benefits that a veteran received (or would have been eligible to receive) pre-age 65, and the income offsets that the veteran would have at age 65, for each of the following eligible groups: EL veterans in receipt of the permanent impairment allowance; EL veterans not in receipt of the permanent impairment allowance; SISIP–LTD veteran clients; and survivors.

- Average annual income was based on the average EL benefit and, if applicable to that eligible group, average permanent impairment allowance payments (including the permanent impairment allowance supplement) as of March 2014, which was then increased annually by the regular inflationary factor assumed in the annual EL benefit and permanent impairment allowance forecasts.
- Average annual income offsets was based on analysis conducted by the Office of the Chief Actuary of VAC and the Department of National Defence data as of March 2014. Although the Regulations identify several income sources as offsets, for costing purposes, only the most common income offsets for each group of clients were assumed. This amount was then increased by the regular inflationary factor assumed in the annual EL benefit and permanent impairment allowance forecasts.

The average RISB payment for a veteran, whether an EL veteran or a SISIP–LTD veteran, was determined by taking 70% of the average annual income for that eligible group (threshold for RISB payment), and then subtracting the offsets of the permanent impairment allowance and permanent impairment allowance supplement (if applicable to that group), Canada Pension Plan, CAF pension and Old Age Security.

A similar approach was used to determine the average annual RISB payment for survivors. The veteran’s 70% threshold was multiplied by 50%, to determine the survivor’s 50% threshold, minus the offsets of the Canada Pension Plan and the CAF pension paid to the survivor in respect of the veteran.

son absence contribuera à l’amélioration du bien-être général du vétéran. Cependant, la valeur monétaire de cet avantage n’a pas été calculée; on a plutôt utilisé en tant que valeur indicative les coûts du programme liés aux modifications réglementaires qui créent cette nouvelle allocation, puisque les coûts du programme correspondent aux dépenses directes axées sur ceux qui bénéficieront de ces changements.

### **Coûts**

Gouvernement du Canada — Tous les coûts liés à ces modifications réglementaires seront assumés par le gouvernement du Canada. La valeur nette actuelle des coûts qu’assumerait le gouvernement du Canada, pour les programmes de même que pour l’administration, est évaluée à 67,4 millions de dollars ou à une moyenne de 9,6 millions de dollars par année sur une période de 10 ans (de 2015-2016 à 2024-2025).

### *Allocation de sécurité du revenu de retraite*

Les coûts de programme ont été déterminés en multipliant le nombre de clients annuels (tel qu’il est décrit ci-dessus à la section « Avantages ») dans chaque groupe admissible par le paiement moyen estimé au titre de l’ASRR pour le groupe et l’année en question.

Pour déterminer le paiement moyen au titre de l’ASRR, ACC a estimé le revenu tiré des avantages financiers d’ACC dont le vétéran bénéficiait (ou auxquels il aurait été admissible) avant l’âge de 65 ans et les déductions de revenu qui s’appliqueraient à l’âge de 65 ans pour chacun des groupes admissibles suivants : vétérans admissibles à l’APR recevant une allocation pour déficience permanente; vétérans admissibles à l’APR ne recevant pas d’allocation pour déficience permanente; clients du RARM et survivants.

- Revenu annuel moyen — il a été déterminé en fonction des paiements moyens de l’APR et, si cela s’appliquait au groupe admissible, des paiements moyens de l’allocation pour déficience permanente (y compris le supplément à l’allocation pour déficience permanente) en date de mars 2014; le coefficient d’inflation établi dans les prévisions annuelles relatives à l’APR et à l’allocation pour déficience permanente a ensuite été appliqué à ce montant.
- Déductions de revenu annuelles moyennes — elles ont été déterminées en fonction d’une analyse du Bureau de l’actuaire en chef d’ACC et des données du ministère de la Défense nationale datant de mars 2014. Même si, aux termes du Règlement, plusieurs sources de revenu constituent des déductions, aux fins d’établissement des coûts, seules les déductions les plus courantes pour chaque groupe de clients ont été prises en compte. Le coefficient d’inflation établi dans les prévisions annuelles relatives à l’APR et à l’allocation pour déficience permanente a ensuite été appliqué au montant établi.

Le paiement moyen au titre de l’ASRR pour un vétéran, qu’il s’agisse d’un vétéran admissible à l’APR ou d’un vétéran client du RARM, a été établi en prenant 70 % du revenu annuel moyen du groupe admissible (limite de l’ASRR), puis en soustrayant les déductions de l’allocation pour déficience permanente et du supplément à l’allocation pour déficience permanente (si cela s’appliquait à ce groupe), du Régime de pensions du Canada, de la pension des FAC et de la Sécurité de la vieillesse.

Une approche similaire a été utilisée pour déterminer le paiement annuel moyen au titre de l’ASRR pour les survivants. La limite de 70 % qui s’applique aux vétérans a été multipliée par 50 %, soit la limite applicable aux survivants; les déductions du Régime de pensions du Canada et de la pension des FAC versées

aux survivants relativement au vétéran ont ensuite été soustraites de ce montant.

There are no new administration costs associated with the RISB as existing resources are available to establish and implement this new benefit.

Il n’y a pas de nouveau coût administratif lié à l’ASRR puisque les ressources existantes suffisent pour établir et mettre en œuvre cette nouvelle allocation.

*Program and administrative costs — Retirement income security benefit*

Fiscal year / Dollars in millions	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25	Total	Total PV (7%)
Program costs	\$1.3	\$2.1	\$2.8	\$3.5	\$4.5	\$5.7	\$7.4	\$8.0	\$8.7	\$9.5	\$53.5	\$36.2
Administrative costs	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0
<b>Total</b>	\$1.3	\$2.1	\$2.8	\$3.5	\$4.5	\$5.7	\$7.4	\$8.0	\$8.7	\$9.5	\$53.5	\$36.2

Note: Figures may not add due to rounding.

*Coûts de programme et coûts administratifs — Allocation de sécurité du revenu de retraite*

Exercice financier (en millions de dollars)	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	Total	Total VA (7 %)
Coûts de programme	1,3 \$	2,1 \$	2,8 \$	3,5 \$	4,5 \$	5,7 \$	7,4 \$	8,0 \$	8,7 \$	9,5 \$	53,5 \$	36,2 \$
Coûts administratifs	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$
<b>Total</b>	1,3 \$	2,1 \$	2,8 \$	3,5 \$	4,5 \$	5,7 \$	7,4 \$	8,0 \$	8,7 \$	9,5 \$	53,5 \$	36,2 \$

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

*Critical injury benefit*

Program costs were determined by multiplying the CIB amount (\$70,000) by the annual number of clients expected to benefit (as described above in the “Benefits” section), and then by applying the annual inflationary factor assumed in the annual disability awards forecast, as provided by the Office of the Chief Actuary.

*Indemnité pour blessure grave*

Les coûts de programme ont été déterminés en multipliant le montant de l’IBG (70 000 \$) par le nombre annuel de clients qui devraient en bénéficier (selon ce qui est décrit ci-dessus à la section « Avantages »), puis en appliquant le coefficient d’inflation annuelle utilisé dans les prévisions annuelles relatives aux indemnités d’invalidité, selon l’information fournie par le Bureau de l’actuaire en chef.

In addition, administration costs (rounded to the nearest \$100,000) were based on the need for an additional 7.3 temporary full-time equivalent public service resources in 2015–16 only, in order to establish and implement this new benefit, which include program management and policy personnel, as well as IT software development and privacy contractors. Ongoing administration costs after 2015–16 will be covered by existing resources.

Quant aux coûts administratifs (arrondis au 100 000 \$ près), ils sont fondés sur la nécessité de disposer temporairement de 7,3 équivalents temps plein additionnels dans la fonction publique en 2015-2016 seulement, afin d’instaurer cette nouvelle indemnité, ce qui comprend le personnel de gestion de programme et le personnel chargé des politiques, ainsi que les entrepreneurs pour le développement logiciel et la confidentialité. Les coûts administratifs permanents après 2015-2016 seront prévus dans les ressources existantes.

*Program and administrative costs — Critical injury benefit*

Fiscal year / Dollars in millions	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25	Total	Total PV (7%)
Program costs	\$8.0	\$0.1	\$0.1	\$0.1	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$9.5	\$9.0
Administrative costs	\$0.9	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.9	\$0.9
<b>Total</b>	\$8.9	\$0.1	\$0.1	\$0.1	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$0.2	\$10.4	\$9.9

Note: Figures may not add up due to rounding.

*Coûts de programme et coûts administratifs — Indemnité pour blessure grave*

Exercice financier (en millions de dollars)	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	Total	Total VA (7 %)
Coûts de programmes	8,0 \$	0,1 \$	0,1 \$	0,1 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	9,5 \$	9,0 \$
Coûts administratifs	0,9 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,9 \$	0,9 \$
<b>Total</b>	8,9 \$	0,1 \$	0,1 \$	0,1 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	0,2 \$	10,4 \$	9,9 \$

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

Family caregiver relief benefit

Program costs were determined by multiplying the FCRB amount (\$7,238) by the annual number of clients expected to benefit (as described above in the “Benefits” section), and then applying the annual inflationary factor assumed in the “Other Health Purchased Services Forecast,” as provided by the Office of the Chief Actuary in its annual report on veterans’ benefits as of March 31, 2014. There are no new administration costs as existing resources are available to establish and implement this new benefit.

Allocation pour relève d’un aidant familial

Les coûts de programme ont été déterminés en multipliant le montant de l’ARAF (7 238 \$) par le nombre annuel de clients qui devraient en bénéficier (selon ce qui est décrit ci-dessus à la section « Avantages »), puis en appliquant le coefficient d’inflation annuelle utilisé dans les prévisions relatives aux « autres services de santé achetés » présentées dans le rapport annuel sur les avantages pour les vétérans, produit par le Bureau de l’actuaire en chef en date du 31 mars 2014. Il n’y a pas de nouveau coût administratif puisque des ressources existantes sont disponibles pour instaurer cette nouvelle allocation.

*Program and administrative costs — Family caregiver relief benefit*

Fiscal year / Dollars in millions	2015–16	2016–17	2017–18	2018–19	2019–20	2020–21	2021–22	2022–23	2023–24	2024–25	Total	Total PV (7%)
Program costs	\$1.3	\$2.0	\$2.3	\$2.6	\$2.9	\$3.2	\$3.5	\$3.8	\$4.1	\$4.4	\$30.1	\$21.3
Administrative costs	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0	\$0.0
<b>Total</b>	\$1.3	\$2.0	\$2.3	\$2.6	\$2.9	\$3.2	\$3.5	\$3.8	\$4.1	\$4.4	\$30.1	\$21.3

Note: Figures may not add up due to rounding.

*Coûts de programme et coûts administratifs — Allocation pour relève d’un aidant familial*

Exercice financier (en millions de dollars)	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2024-2025	Total	Total VA (7 %)
Coûts de programme	1,3 \$	2,0 \$	2,3 \$	2,6 \$	2,9 \$	3,2 \$	3,5 \$	3,8 \$	4,1 \$	4,4 \$	30,1 \$	21,3 \$
Coûts administratifs	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$	0,0 \$
<b>Total</b>	1,3 \$	2,0 \$	2,3 \$	2,6 \$	2,9 \$	3,2 \$	3,5 \$	3,8 \$	4,1 \$	4,4 \$	30,1 \$	21,3 \$

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne sont pas nécessairement exacts.

*Non-quantified benefits*

These regulatory amendments will positively impact a number of stakeholder groups.

CAF Members, veterans and survivors — These individuals will be positively impacted as follows.

Retirement income security benefit

CAF veterans and survivors will benefit by having greater financial security and peace of mind knowing that they receive this monthly benefit into their retirement years; and increased satisfaction because the Government of Canada recognizes that some veterans with a service-related disability have had a reduced capacity to sufficiently plan for a post-age 65 income.

Critical injury benefit

CAF members and veterans will benefit by having access to compensation for the non-economic effects of a severe and traumatic service-related injury/disease; and increased peace of mind knowing that the Government of Canada recognizes, in a tangible way, the impacts that a sudden and traumatic service-related injury has on their lives and their families.

Family caregiver relief benefit

CAF veterans will benefit by having greater flexibility in providing relief to their caregivers, who are often spouses, common-law partners, adult children, parents or other family members; additional funds to obtain needed care, if required, while their caregiver recharges and takes a break from their caregiving duties; and increased fulfilment knowing that the contribution of their

*Avantages non quantifiés*

Ces modifications réglementaires auront une incidence positive sur un certain nombre de groupes d’intervenants.

Militaires et vétérans des FAC et survivants — L’incidence positive sur ces personnes sera la suivante.

Allocation de sécurité du revenu de retraite

Les vétérans des FAC et les survivants seront avantagés par une plus grande sécurité financière et une plus grande tranquillité d’esprit, tout en sachant qu’ils toucheront cette allocation mensuelle au cours de leur retraite; et la satisfaction accrue de savoir que le gouvernement du Canada reconnaît que certains vétérans ayant une invalidité liée au service ont subi une réduction de leur capacité de planifier adéquatement leur revenu après l’âge de 65 ans.

Indemnité pour blessure grave

Les militaires et les vétérans des FAC seront avantagés par l’accès à une indemnisation pour les effets non financiers d’une maladie/blessure grave et traumatique liée au service, et une plus grande tranquillité d’esprit, tout en sachant que le gouvernement du Canada reconnaît de manière tangible les répercussions qu’a une blessure traumatique soudaine et liée au service sur leur vie et sur leur famille.

Allocation pour relève d’un aidant familial

Les vétérans des FAC seront avantagés par une souplesse accrue afin de donner du répit aux aidants, qui sont souvent les époux, les conjoints de fait, les enfants adultes, les parents ou d’autres membres de la famille; des fonds additionnels pour obtenir les soins nécessaires que leur aidant ne pourra pas leur donner s’il prend une pause pour avoir du répit; et une satisfaction accrue,

caregiver, which may be a family member, and the personal demand on them as a result of their caregiving efforts, is recognized.

**Members'/veterans' families** — Some family members will benefit from having a sense of security by knowing that their family member, who is a CAF member or veteran, will receive lifelong financial support continuing after the age of 65, thereby removing possible barriers to a continued successful transition from military to civilian life; be financially recognized by the Government of Canada for the pain and suffering that their loved one endured during their recovery period from a service-related injury/disease that occurred while serving in the CAF; and be able to access alternative care while their caregiver (who is often family member) is able to take a well-deserved break.

**Canadians** — The Canadian public have expressed their support of the Government of Canada's provision of benefits and services to veterans in assisting with their transition to civilian life, and supporting those who are ill or injured as a result of their military service. Canadians will be satisfied to know that disabled veterans and eligible survivors will receive continued financial assistance in the form of a monthly income support payment that would begin at age 65; CAF members and veterans will be recognized and compensated for the immediate stress and hardship they experienced after a traumatic incident suffered while courageously serving Canada; and the contributions of a disabled veteran's caregiver toward their personal health and well-being are being acknowledged.

**Veterans Ombudsman and Veterans stakeholder groups** — Similar to the Canadian public, the Veterans Ombudsman and veterans stakeholders groups will benefit from the knowledge that VAC is making improvements to, and addressing gaps in, benefits and services offered under the NVC. These organizations have long been lobbying the Government to take action to address their concerns with the lack of certain benefits provided under the NVC.

**Government of Canada** — These regulatory amendments will allow the Government of Canada to fulfill certain commitments made in the Government response to the third report of the Standing Committee on Veterans Affairs, *The New Veterans Charter: Moving Forward*. The improvements also align with commitments made in Budget 2015 which stated "the Government of Canada is dedicated to ensuring that veterans and their families receive the support they need. These changes reaffirm the Government's ongoing commitment to veterans and will help ensure that the New Veterans Charter continues to meet the increasingly complex and diverse needs of Canada's veterans and their families."

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to these amendments, as there is no administrative cost to business.

#### **Small business lens**

These amendments do not increase or decrease administrative burden on or compliance costs to small businesses.

sachant que l'apport de l'aidant familial et les exigences à son égard vu son rôle sont reconnus.

**Familles des militaires/vétérans** — Des membres de la famille éprouveront un sentiment de sécurité en sachant que leur être cher qui est un militaire ou un vétéran des FAC recevra un soutien financier pour le reste de ses jours après l'âge de 65 ans, ce qui éliminera des obstacles possibles dans la transition à la vie civile; que le gouvernement du Canada accorde une reconnaissance financière pour la douleur et la souffrance vécues par l'être cher pendant la période de rétablissement après une blessure ou une maladie liée au service survenue pendant qu'il servait dans les FAC; que cette personne aura accès à d'autres soins qui donneront à l'aidant (souvent un membre de la famille) un répit bien mérité.

**Population canadienne** — La population canadienne a exprimé son appui à l'égard du gouvernement du Canada relativement aux avantages et aux services offerts aux vétérans pour les aider dans leur transition à la vie civile et pour appuyer ceux qui sont malades ou blessés par suite de leur service militaire. Les Canadiens seront satisfaits de savoir que les vétérans atteints d'une invalidité et les survivants admissibles toucheront une aide financière continue sous la forme d'un paiement de soutien du revenu versé mensuellement à compter de 65 ans; que les militaires et les vétérans des FAC auront une reconnaissance et une indemnisation pour le stress immédiat et les difficultés vécus après un incident traumatique survenu pendant qu'ils servaient courageusement le Canada; que, dans le cas des aidants familiaux des vétérans atteints d'une invalidité, leur apport à la santé et au bien-être des vétérans est reconnu.

**Ombudsman des vétérans et groupes d'intervenants auprès des vétérans** — Tout comme la population canadienne dans son ensemble, l'ombudsman des vétérans et les groupes d'intervenants auprès des vétérans gagneront à savoir qu'ACC apporte des améliorations aux avantages et aux services offerts dans le cadre de la Nouvelle Charte, et qu'il comble des lacunes à cet égard. Ces organisations exercent des pressions depuis longtemps pour que le gouvernement donne suite à leurs préoccupations quant aux lacunes d'avantages liés à la Nouvelle Charte.

**Gouvernement du Canada** — Les modifications réglementaires permettront au gouvernement du Canada de respecter certains engagements énoncés dans la réponse du gouvernement au troisième rapport du Comité permanent des anciens combattants intitulé *La Nouvelle Charte des anciens combattants : Allons de l'avant*. Les améliorations cadrent également avec les engagements qui figurent dans le Budget 2015, où l'on peut lire : « Le gouvernement du Canada a à cœur que les anciens combattants et leurs familles reçoivent l'aide dont ils ont besoin. Ces changements réaffirment l'engagement continu du gouvernement à l'égard des anciens combattants et font en sorte que la Nouvelle Charte des anciens combattants continuera de répondre aux besoins de plus en plus complexes et diversifiés des anciens combattants canadiens et de leurs familles. »

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, puisqu'elles n'entraînent pas de coût administratif pour les entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

Les modifications n'entraînent pas d'augmentation ni de diminution du fardeau administratif ou des coûts de conformité pour les petites entreprises.



**Consultation**

These regulatory amendments were developed in response to some of the recommendations that have been made by veterans stakeholder groups, such as the Veterans Ombudsman and the Standing Committee on Veterans Affairs. As part of its outreach with veterans stakeholder groups, on May 29, 2015, the proposed factors then being considered for the CIB were shared, and feedback received was generally positive. VAC has further committed to providing additional information and to answering questions on these regulatory changes at regular meetings with stakeholder groups.

**Rationale**

VAC exists, in part, to assist those whose courageous efforts gave us our legacy and contributed to our growth as a nation. VAC achieves this mandate by providing benefits and services, through the NVC and other legislation, that respond to the needs of CAF members, veterans and their families. VAC is committed to making ongoing enhancements to these benefits to better meet the needs of veterans and their families.

Additionally, although the cost-benefit statement demonstrates that, from a financial perspective, the costs to the Government of Canada slightly exceed the monetized benefits provided to eligible CAF members, veterans and survivors, the non-quantified benefits indicate that the benefits outweigh the financial costs.

Lastly, these amendments also respond to concerns identified by some veterans stakeholder groups, and will help confirm to the Canadian public that the Government continues to stand by those who have defended, and continue to defend, Canada with pride.

**Implementation, enforcement and service standards**

The regulatory amendments related to the RISB and the FCRB were deemed to have come into force on July 1, 2015, and the remaining regulatory amendments came into force on the day on which the Regulations were registered. As of these dates, VAC has been able to consider applications for the RISB, the CIB and the FCRB. To facilitate a smooth implementation for both VAC staff and eligible recipients, VAC has created internal working groups to oversee all aspects of the implementation process for the three new benefits.

VAC will be using the existing service delivery framework in place for other NVC programs to provide RISB, CIB and FCRB payments to eligible CAF members, veterans and survivors. However, some systems re-design work is required to incorporate these new benefits into VAC systems. Terms and conditions, policies, business processes, guidelines, application forms and letters have also been created to support the three new benefits. As well, during the first year of implementation of the CIB, additional human resources will assist in expediting claims for individuals who were critically injured between April 1, 2006, and July 1, 2015, and initializing applications. In future years, CIB payments would be processed within existing resources. The RISB and the FCRB are being managed and delivered within existing resources.

**Consultation**

Ces modifications réglementaires ont été élaborées pour donner suite à certaines des recommandations formulées par des intervenants, tels que l'ombudsman des vétérans et le Comité permanent des anciens combattants. Dans le cadre des activités de liaison avec les groupes d'intervenants, le 29 mai 2015, les facteurs proposés à ce moment-là pour l'IBG ont été communiqués, et la rétroaction reçue était positive dans l'ensemble. ACC s'est engagé à fournir plus de renseignements et à répondre aux questions sur ces modifications réglementaires lors des réunions régulières avec les groupes d'intervenants.

**Justification**

ACC a pour raison d'être, notamment, d'aider les personnes qui, de par leurs efforts courageux, nous ont laissé notre patrimoine et ont permis à notre nation de s'épanouir. ACC exécute ce mandat en offrant, dans le cadre de la Nouvelle Charte ou d'autres lois, des avantages et des services qui répondent aux besoins des militaires et des vétérans des FAC et de leur famille. ACC est déterminé à améliorer ces avantages de façon continue afin de mieux répondre aux besoins des vétérans et de leur famille.

En outre, même si l'énoncé des coûts-avantages démontre que, du point de vue financier, les coûts pour le gouvernement du Canada sont légèrement supérieurs aux avantages actualisés offerts aux militaires et aux vétérans des FAC et aux survivants admissibles, les avantages non quantifiés indiquent que les avantages excèdent les coûts financiers.

Enfin, les modifications répondent aussi aux préoccupations qu'ont exprimées certains groupes d'intervenants auprès des vétérans et elles permettront de confirmer à la population canadienne que le gouvernement continue de voir aux intérêts des personnes qui ont défendu et continuent à défendre fièrement le Canada.

**Mise en œuvre, application et normes de service**

Les modifications réglementaires liées à l'ASRR et à l'ARAF ont été réputées être entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015 et les autres modifications réglementaires sont entrées en vigueur au moment de l'enregistrement du Règlement. Depuis ces dates, ACC a pu examiner des demandes d'ASRR, d'IBG et d'ARAF. Pour que la mise en œuvre de ces nouveaux avantages se déroule bien du point de vue du personnel du ministère et des personnes admissibles, ACC a créé des groupes de travail internes chargés de superviser tous les aspects du processus.

ACC utilisera le cadre de prestation de services déjà en place pour d'autres programmes de la Nouvelle Charte afin de verser l'ASRR, l'IBG et l'ARAF aux militaires et vétérans des FAC et aux survivants admissibles. Toutefois, certains remaniements doivent être effectués dans les systèmes d'ACC pour intégrer les nouveaux avantages. De plus, il a fallu établir des modalités, des politiques, des processus opérationnels et des lignes directrices, et préparer des formulaires de demande et des lettres relativement aux trois nouveaux avantages. En outre, la première année où l'IBG sera offerte, on devra recourir à des ressources humaines additionnelles pour s'occuper rapidement des dossiers de personnes qui ont subi des blessures graves entre le 1<sup>er</sup> avril 2006 et le 1<sup>er</sup> juillet 2015 et démarrer le processus relatif aux demandes. Les années suivantes, on utiliserait les ressources existantes pour traiter les paiements de l'IBG. Dans le cas de l'ASRR et de l'ARAF, on se fonde sur les ressources existantes pour la gestion et le paiement des allocations.

Ongoing communication with VAC staff will be an integral component to the successful implementation of these new benefits. Messaging and training plans have been delivered to VAC staff prior to the new benefits being implemented so they are well informed and can effectively assess applications, respond to questions, and provide information and advice. To better serve those veterans most in need, VAC will guide veterans through the enrollment process for these new benefits, in an effort to eliminate unnecessary administrative burden for the most seriously disabled veterans.

As with other benefits and services offered under the NVC, VAC has established service standards for the three new benefits. With a target of 80%, they are

- RISB — A decision will be made within four weeks of receipt of all required information in support of the application.
- CIB — A decision will be made within 12 weeks of receiving all information in support of the application.
- FCRB — A decision will be made within six weeks of receipt of all required information in support of your application.

### **Performance measurement and evaluation**

Reviews will be conducted in accordance with the performance measurement strategies developed to guide the selection, development, and ongoing use of performance measures. The purpose of these strategies is to assist VAC to

- continuously monitor and assess the results of programs and benefits as well as the economy and efficiency of their management;
- make informed decisions and take appropriate, timely action with respect to programs and benefits;
- provide effective and relevant departmental reporting on programs; and
- ensure that credible and reliable performance data are being collected to effectively support evaluation.

As the RISB falls under the umbrella of financial benefits provided under the NVC, the performance measurement strategy for financial benefits has been updated to include the RISB. The CIB has been incorporated into the disability benefits performance measurement strategy. Also, a performance measurement strategy has been created to support the FCRB. These performance measurement strategies will be used in the ongoing monitoring and evaluation of the three new benefits.

VAC's Audit and Evaluation Division also conducts audits and evaluations of all VAC benefits and services, which will include the RISB, the CIB and the FCRB. Results are published regularly on VAC's external Web site.

La communication continue avec le personnel d'ACC sera essentielle à la mise en œuvre réussie des nouveaux avantages. Les employés ont pu bénéficier de messages et de plans de formation avant la mise en œuvre, pour être bien informés et pour évaluer les demandes, répondre aux questions, et donner des renseignements et des conseils avec efficacité. Pour mieux servir les vétérans qui en ont le plus besoin, soit ceux qui sont le plus gravement blessés, ACC les guidera au cours du processus de demande de ces nouveaux avantages, afin de leur enlever un fardeau administratif inutile.

Comme pour les autres avantages et services rattachés à la Nouvelle Charte, ACC a établi des normes de service pour les trois nouveaux avantages. Voici ces normes, la cible étant de 80 % :

- ASRR — Une décision sera rendue dans les quatre semaines suivant la réception de tous les renseignements nécessaires pour la demande.
- IBG — Une décision sera rendue dans les 12 semaines suivant la réception de tous les renseignements nécessaires pour la demande.
- ARAF — Une décision sera rendue dans les six semaines suivant la réception de tous les renseignements nécessaires pour une demande.

### **Mesure du rendement et évaluation**

Des examens seront menés conformément aux stratégies de mesure du rendement qui ont été établies pour guider le choix, l'élaboration et l'utilisation de mesures de rendement. Ces stratégies ont pour but d'aider ACC :

- à surveiller et à évaluer continuellement les résultats des programmes et des avantages, ainsi que leur gestion économique et efficace;
- à prendre des décisions éclairées et des mesures appropriées en temps utile relativement aux programmes et aux avantages;
- à présenter des rapports ministériels efficaces et pertinents sur les programmes;
- à s'assurer que des données fiables et crédibles sont recueillies au sujet du rendement afin d'appuyer efficacement l'évaluation.

Puisque l'ASRR fait partie des avantages financiers fournis dans le cadre de la Nouvelle Charte, la stratégie de mesure du rendement relative aux avantages financiers a été mise à jour de manière à l'inclure. La stratégie de mesure du rendement des prestations d'invalidité englobe l'IBG, et une nouvelle stratégie de mesure du rendement a été créée pour l'ARAF. Ces stratégies permettront de surveiller et d'évaluer les trois nouveaux avantages de manière continue.

En outre, la Direction générale de la vérification et de l'évaluation d'ACC effectue des vérifications et des évaluations de tous les avantages et les services offerts par le Ministère, ce qui englobera l'ASRR, l'IBG et l'ARAF. Les résultats des vérifications et des évaluations sont publiés régulièrement sur le site Web externe d'ACC.

**Contact**

Katherine Morrow  
Manager  
Cabinet Business Unit  
Policy Division  
Veterans Affairs Canada  
P.O. Box 7700  
Charlottetown, Prince Edward Island  
C1A 8M9  
Telephone: 902-566-8960  
Email: Katherine.Morrow@vac-acc.gc.ca

**Personne-ressource**

Katherine Morrow  
Gestionnaire  
Affaires du Cabinet  
Direction générale des politiques  
Anciens Combattants Canada  
C.P. 7700  
Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard)  
C1A 8M9  
Téléphone : 902-566-8960  
Courriel : Katherine.Morrow@vac-acc.gc.ca

Registration  
SOR/2015-198 July 16, 2015

CITIZENSHIP ACT

**Regulations Amending the Citizenship Regulations  
(Miscellaneous Program)**

P.C. 2015-1101 July 16, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to paragraph 27(j.2)<sup>a</sup> of the *Citizenship Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Citizenship Regulations (Miscellaneous Program)*.

**REGULATIONS AMENDING THE CITIZENSHIP  
REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**AMENDMENT**

**1. The *Citizenship Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 7.1:**

**REVOCATION OF CITIZENSHIP**

**7.2** A hearing may be held under subsection 10(4) of the Act on the basis of any of the following factors:

- (a) the existence of evidence that raises a serious issue of the person's credibility;
- (b) the person's inability to provide written submissions; and
- (c) whether the ground for revocation is related to a conviction and sentence imposed outside Canada for an offence that, if committed in Canada, would constitute a terrorism offence as defined in section 2 of the *Criminal Code*.

**COMING INTO FORCE**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issues**

The *Regulations amending the Citizenship Regulations* were made on May 28, 2015, which prescribe the factors for consideration when deciding whether an oral hearing is required in citizenship revocation proceedings where the Minister of Citizenship and Immigration Canada (CIC) is the decision-maker. This provision, section 7.2 of the *Citizenship Regulations*, was inadvertently

Enregistrement  
DORS/2015-198 Le 16 juillet 2015

LOI SUR LA CITOYENNETÉ

**Règlement correctif modifiant le Règlement  
sur la citoyenneté**

C.P. 2015-1101 Le 16 juillet 2015

Sur recommandation du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu de l'alinéa 27(j.2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la citoyenneté*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif modifiant le Règlement sur la citoyenneté*, ci-après.

**RÈGLEMENT CORRECTIF MODIFIANT LE  
RÈGLEMENT SUR LA CITOYENNETÉ**

**MODIFICATION**

**1. Le *Règlement sur la citoyenneté*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 7.1, de ce qui suit :**

**RÉVOCATION DE LA CITOYENNETÉ**

**7.2** Une audience peut être tenue en vertu du paragraphe 10(4) de la Loi compte tenu de l'un ou l'autre des facteurs suivants :

- a) l'existence d'éléments de preuve qui soulèvent une question importante en ce qui concerne la crédibilité de la personne en cause;
- b) l'incapacité pour la personne en cause de présenter des observations écrites;
- c) le fait que le motif de révocation est lié à une condamnation et à une peine infligées à l'étranger pour une infraction qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction de terrorisme au sens de l'article 2 du *Code criminel*.

**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.)*

**Enjeux**

Le *Règlement modifiant le Règlement sur la citoyenneté* a été pris le 28 mai 2015, lequel prescrit les facteurs à considérer au moment de décider si une audience est nécessaire dans le cadre du processus de révocation de la citoyenneté pour lequel le ministre de Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) est le décideur. Cette disposition, soit l'article 7.2 du *Règlement sur la citoyenneté*, a été

<sup>a</sup> S.C. 2015, c. 9, s. 10

<sup>b</sup> R.S., c. C-29

<sup>1</sup> SOR/93-246; SOR/2009-108, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 2015, ch. 9, art. 10

<sup>b</sup> L.R., ch. C-29

<sup>1</sup> DORS/93-246; DORS/2009-108, art. 1

repealed by SOR/2015-129, which, on June 11, 2015, implemented further changes to the Regulations required as part of reforms brought about by the passage of Bill C-24, the *Strengthening Canadian Citizenship Act* (SCCA).

## Background

On June 19, 2014, the SCCA received royal assent. The legislation stemmed from several Government commitments, including the 2010 and 2013 speeches from the Throne. The legislation included new grounds for the revocation of Canadian citizenship and established a more streamlined decision-making process. The new grounds for revocation include the authority to revoke citizenship from dual citizens who have served as a member of an armed force of a country or an organized armed group engaged in an armed conflict with Canada and/or those convicted of terrorism, high treason, treason or spying, depending on the sentence received.

Under the more streamlined decision-making process, the Minister of CIC decides on revocation cases involving the convictions listed above and most cases involving fraud. The Federal Court will decide on cases of fraud involving concerns related to security, organized criminality, war crimes and crimes against humanity, and also cases involving membership in an armed force of a country or an organized armed group engaged in an armed conflict with Canada, given that such cases raise complex issues of fact and law. In revocation cases based on fraud decided by the Federal Court, the Court could also be asked to make a finding of inadmissibility.

The new revocation process allows the vast majority of revocation cases to be decided by the Minister of CIC, making the system more efficient and less costly for the Government, while maintaining fairness.

## Objectives

These amendments re-enact provisions that were inadvertently repealed on June 11, 2015, by SOR/2015-129, thereby providing the Minister with factors to consider when deciding whether or not an oral hearing is required in citizenship revocation proceedings where the Minister is the decision-maker.

## Description

The Regulations outline the factors that the Minister will consider in determining whether an oral hearing may be required under subsection 10(4) of the *Citizenship Act*. The factors are

- (a) the existence of evidence that raises a serious issue of the person's credibility;
- (b) the person's inability to provide written submissions; and
- (c) whether the ground for revocation is related to a conviction and sentence imposed outside Canada for a terrorism offence that, if committed in Canada, would constitute a terrorism offence, as defined in section 2 of the *Criminal Code*.

The first factor listed above would provide the Minister with the discretion to hold an oral hearing if there is evidence that raises an issue of the person's credibility. In cases where there exists conflicting evidence between the evidence the decision-maker has on

abrogée par inadvertance par le DORS/2015-129, qui, le 11 juin 2015, a mis en œuvre des changements supplémentaires au Règlement rendus nécessaires à la suite d'une réforme engendrée par l'adoption du projet de loi C-24, la *Loi renforçant la citoyenneté canadienne* (LRCC).

## Contexte

Le 19 juin 2014, la LRCC a reçu la sanction royale. Cette loi a découlé de plusieurs engagements du gouvernement, notamment les discours du Trône de 2010 et de 2013. Cette loi prévoyait de nouveaux motifs de révocation de la citoyenneté canadienne et a établi un processus décisionnel plus rationalisé. Les nouveaux motifs de révocation comprennent le pouvoir de révoquer la citoyenneté des individus ayant la double citoyenneté qui ont servi à titre de membres d'une force armée ou d'un groupe armé organisé engagé dans un conflit armé avec le Canada et/ou des individus qui ont été reconnus coupables de terrorisme, de haute trahison, de trahison ou d'espionnage, selon la peine imposée.

En vertu du processus décisionnel plus rationalisé, le ministre de CIC statuera sur les cas de révocation mettant en cause les condamnations énumérées ci-dessus et la plupart des cas impliquant de la fraude. La Cour fédérale statuera sur les cas de fraude qui soulèvent des préoccupations ayant trait à la sécurité, à la criminalité organisée, à des crimes de guerre et à des crimes contre l'humanité, ainsi que les cas mettant en cause la participation à une force armée ou à un groupe armé organisé engagé dans un conflit armé avec le Canada, étant donné que de tels cas soulèvent des questions de fait et de droit complexes. Quant aux cas de révocation motivés par la fraude statué par la Cour fédérale, la Cour pourrait également être appelée à tirer une conclusion d'interdiction de territoire.

Le nouveau processus de révocation fera en sorte que le ministre de CIC pourra statuer sur la grande majorité des cas de révocation, rendant ainsi le système plus efficace et moins coûteux pour le gouvernement, tout en assurant l'équité.

## Objectifs

Ces modifications remettent en vigueur les dispositions qui ont été abrogées par inadvertance le 11 juin 2015 par le DORS/2015-129, ce qui fournit ainsi au ministre les facteurs à considérer au moment de décider si une audience est nécessaire dans le cadre du processus de révocation de la citoyenneté pour lequel le ministre est le décideur.

## Description

Le Règlement énonce les facteurs dont le ministre tiendra compte en déterminant si une audience de révocation pourrait être nécessaire en vertu du paragraphe 10(4) de la *Loi sur la citoyenneté*. Ces facteurs sont les suivants :

- a) l'existence d'éléments de preuve qui soulèvent une question importante en ce qui concerne la crédibilité de la personne en cause;
- b) l'incapacité pour la personne en cause de présenter des observations écrites;
- c) le fait que le motif de révocation est lié à une condamnation et à une peine infligées à l'étranger pour une infraction qui, si elle était commise au Canada, constituerait une infraction de terrorisme au sens de l'article 2 du *Code criminel*.

Le premier facteur énoncé précédemment conférerait au ministre le pouvoir discrétionnaire de convoquer une audience s'il existe un élément de preuve qui soulève une question quant à la crédibilité de la personne. Dans les cas où il existe une différence entre les

file and the evidence submitted by the person concerned following the notice, an oral hearing may be necessary to obtain further information regarding this conflicting evidence. This would provide the individual subject to revocation proceedings with an opportunity to address that evidence, and provide the decision-maker with any additional information that may be necessary to decide the case.

The second factor listed above is intended to assist an individual who is unable to make a written submission. For example, this could include cases where an individual has a medical condition or if the individual is illiterate or has extremely limited written language skills.

The third factor listed above is intended to provide the Minister with the discretion to hold an oral hearing in those cases where an individual is facing revocation proceedings as a result of a foreign terrorism conviction. Before commencing a revocation proceeding in these cases, an assessment of the equivalency of the offence, as well as the fairness of the judicial process in that country, would be undertaken. If there is no equivalency of the offence in Canada, revocation would not be pursued. If there is equivalency of the offence, but if there is evidence that the judicial process was unfair, the Minister could decide not to pursue revocation. If revocation is ultimately pursued following these equivalency assessments, an oral hearing could be held to provide the concerned individual with an opportunity to supplement information and evidence available before the decision-maker, for example, with respect to the fairness of the process that resulted in the foreign conviction.

The amendments come into force upon registration.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as these are technical amendments to the Regulations and will not add to the administrative burden of businesses.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply, as these are technical amendments to the Regulations and will not have an impact on small businesses.

#### **Rationale**

These amendments are purely technical and are needed to re-enact a provision of the *Citizenship Regulations* that was inadvertently repealed on June 11, 2015.

Neither this inadvertent repeal nor the re-enactment of this provision has an impact on stakeholders, and there are no costs or financial benefits associated with these amendments.

preuves que le décideur a au dossier et ce qui est soumis par la personne après qu'elle ait reçu un avis, une audience pourrait être nécessaire pour obtenir plus d'information au sujet de ces preuves divergentes. Cela donnerait à la personne visée par la procédure de révocation une occasion de répondre aux préoccupations relatives à ces preuves divergentes, ainsi que de présenter au décideur tout renseignement supplémentaire pouvant servir à statuer sur son cas.

Le deuxième facteur énoncé précédemment a pour but d'aider une personne qui n'est pas en mesure de fournir des observations écrites. Par exemple, cela pourrait comprendre les cas où une personne souffre d'un problème médical ou lorsqu'une personne est analphabète ou a des capacités extrêmement limitées à s'exprimer par écrit.

Le troisième facteur énoncé précédemment vise à conférer au ministre le pouvoir discrétionnaire de tenir une audience pour les cas où une personne fait l'objet d'une procédure de révocation à la suite d'une condamnation pour infraction de terrorisme à l'étranger. Avant d'amorcer une procédure de révocation dans de tels cas, une évaluation de l'équivalence de l'infraction ainsi qu'une évaluation de l'équité du processus judiciaire dans le pays concerné seraient entreprises. S'il n'existe aucune infraction équivalente au Canada, la procédure de révocation serait suspendue. S'il existait une infraction équivalente, mais que des preuves démontraient que le processus judiciaire était inéquitable, le ministre pourrait décider de suspendre la procédure de révocation. Si l'on allait de l'avant avec la procédure de révocation après avoir effectué ces évaluations d'équivalence, une audience pourrait avoir lieu afin de donner à la personne visée la possibilité de présenter au décideur des renseignements et des preuves supplémentaires, par exemple, ayant trait à l'équité du processus qui a mené à la condamnation à l'étranger.

Ces modifications entreront en vigueur dès l'enregistrement.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications réglementaires de pure forme, étant donné que celles-ci n'entraînent aucun changement dans les coûts administratifs pour les entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ces modifications réglementaires, étant donné que celles-ci sont des modifications de forme et n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

#### **Justification**

Ces modifications sont strictement de pure forme et sont nécessaires pour remettre en vigueur une disposition du *Règlement sur la citoyenneté* qui a été abrogée par inadvertance le 11 juin 2015.

Ni l'abrogation involontaire ou la remise en vigueur de cette disposition ne comporte des répercussions sur les intervenants, et ces modifications n'engendrent aucun coût ou avantage financier.

**Contact**

Teny Dikranian  
Director  
Legislation and Program Policy Division  
Citizenship and Multiculturalism Branch  
Citizenship and Immigration Canada  
180 Kent Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Fax: 613-991-2485

**Personne-ressource**

Teny Dikranian  
Directrice  
Direction de la législation et de la politique de programme  
Direction générale de la citoyenneté et du multiculturalisme  
Citoyenneté et Immigration Canada  
180, rue Kent  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Télécopieur : 613-991-2485

Registration  
SOR/2015-199 July 20, 2015

Enregistrement  
DORS/2015-199 Le 20 juillet 2015

TELECOMMUNICATIONS ACT

LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

**Regulations Amending the Unsolicited Telecommunications Fees Regulations**

**Règlement modifiant le Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées**

Whereas, pursuant to subsection 41.21(3)<sup>a</sup> of the *Telecommunications Act*<sup>b</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Unsolicited Telecommunications Fees Regulations*, substantially in the annexed form, was published on the website of the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission on April 14, 2015 and a reasonable opportunity was given to interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Attendu que, conformément au paragraphe 41.21(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur les télécommunications*<sup>b</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié sur le site Internet du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes le 14 avril 2015 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 41.21(1)<sup>a</sup> of the *Telecommunications Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Unsolicited Telecommunications Fees Regulations*.

À ces causes, en vertu du paragraphe 41.21(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les télécommunications*<sup>b</sup>, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*, ci-après.

Gatineau, July 17, 2015

Gatineau, le 17 juillet 2015

JOHN TRAVERSY  
*Secretary General*  
*Canadian Radio-television and*  
*Telecommunications Commission*

*Le secrétaire général du*  
*Conseil de la radiodiffusion et*  
*des télécommunications canadiennes*  
JOHN TRAVERSY

**REGULATIONS AMENDING  
THE UNSOLICITED  
TELECOMMUNICATIONS  
FEES REGULATIONS**

**RÈGLEMENT MODIFIANT  
LE RÈGLEMENT SUR LES  
DROITS RELATIFS AUX  
TÉLÉCOMMUNICATIONS  
NON SOLLICITÉES**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. Subsection 2(1) of the French version of the *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**1. Le paragraphe 2(1) de la version française du *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

Droits

2. (1) Toute personne qui s'abonne à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus verse au Conseil les droits à payer en application des articles 3 et 4.

2. (1) Toute personne qui s'abonne à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus verse au Conseil les droits à payer en application des articles 3 et 4.

Droits

**2. (1) Subsection 3(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**2. (1) Le paragraphe 3(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Amount to be paid on subscription

3. (1) On subscribing to the National Do Not Call List, a person must pay to the Commission, or to a person to whom the Commission has delegated the power to collect fees under subsection 41.3(1) of the *Telecommunications Act*, if applicable, the amount set out in column 2 that corresponds to each of the person's subscription types set out in column 1 of

3. (1) En s'abonnant à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus, la personne verse au Conseil ou, s'il y a eu délégation du pouvoir de percevoir les droits en vertu du paragraphe 41.3(1) de la *Loi sur les télécommunications*, au délégué de ce dernier, la somme prévue à la colonne 2 de l'une ou l'autre des annexes ci-après, selon le type d'abonnement prévu à la colonne 1 auquel elle a souscrit :

Sommes à verser au moment de l'abonnement

(a) Schedule 1, if the person subscribes during the period beginning on August 1, 2015 and ending on March 31, 2016;

a) pour tout abonnement souscrit entre le 1<sup>er</sup> août 2015 et le 31 mars 2016, l'annexe 1;

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 597

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 597

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 38

<sup>b</sup> L.C. 1993, ch. 38

<sup>1</sup> SOR/2013-7

<sup>1</sup> DORS/2013-7



(b) Schedule 2, if the person subscribes during the period beginning on April 1, 2016 and ending on March 31, 2017; and  
 (c) Schedule 3, if the person subscribes on or after April 1, 2017.

**(2) Paragraph 3(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

b) si les droits à payer sont inférieurs aux sommes que la personne a versées au cours de cet exercice, lui rembourse, conformément au paragraphe 4(3), les sommes versées en trop.

**3. (1) Subsection 4(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

4. (1) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year is less than or equal to the Commission's telemarketing regulatory costs for that fiscal year, the fees payable by a person for that fiscal year are equal to the amounts paid by them under that subsection.

**(2) The portion of subsection 4(2) of the English version of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

(2) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year exceeds the Commission's telemarketing regulatory costs for that fiscal year, the fees payable by a person for that fiscal year are equal to the amount determined by the formula

**(3) The marginal note to subsection 4(2) of the French version of the Regulations is replaced by "Droits à payer — sommes supérieures aux coûts".**

**(4) Subsections 4(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:**

(3) The difference between the amounts paid by a person under subsection 3(1) in a fiscal year and the fees payable by them under subsection 4(2) for that fiscal year is, if it is at least five dollars, to be refunded to the person.

(4) The telemarketing regulatory costs of the Commission for a given fiscal year are the portion of the costs of the Commission's activities for that fiscal year, as set out in the Commission's Expenditure Plan published in Part III of the *Estimates* of the Government of Canada and, if applicable, the *Supplementary Estimates* of the Government of Canada, that are attributable to the Commission's responsibilities under section 41.2 of the *Telecommunications Act* and that are not recovered under any regulation made under section 68 of that Act.

**4. The schedule to the Regulations is replaced by the Schedules 1 to 3 set out in the schedule to these Regulations.**

b) pour tout abonnement souscrit entre le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 31 mars 2017, l'annexe 2;  
 c) pour tout abonnement souscrit le 1<sup>er</sup> avril 2017 ou après cette date, l'annexe 3.

**(2) L'alinéa 3(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) si les droits à payer sont inférieurs aux sommes que la personne a versées au cours de cet exercice, lui rembourse, conformément au paragraphe 4(3), les sommes versées en trop.

**3. (1) Le paragraphe 4(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

4. (1) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year is less than or equal to the Commission's telemarketing regulatory costs for that fiscal year, the fees payable by a person for that fiscal year are equal to the amounts paid by them under that subsection.

**(2) Le passage du paragraphe 4(2) de la version anglaise du même règlement précédant la formule est remplacé par ce qui suit :**

(2) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year exceeds the Commission's telemarketing regulatory costs for that fiscal year, the fees payable by a person for that fiscal year are equal to the amount determined by the formula

**(3) La note marginale relative au paragraphe 4(2) de la version française du même règlement est remplacée par « Droits à payer — sommes supérieures aux coûts ».**

**(4) Les paragraphes 4(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(3) La différence entre les sommes versées par une personne en application du paragraphe 3(1) au cours d'un exercice et les droits à payer calculés à son égard conformément au paragraphe 4(2) pour l'exercice lui est remboursée, si elle est d'au moins 5 \$.

(4) Les coûts de la réglementation du Conseil pour la télévente pour un exercice donné correspondent à la partie des frais liés aux activités du Conseil pour l'exercice, tels qu'ils sont énoncés dans le plan de dépenses du Conseil publié dans la partie III du *Budget des dépenses* du gouvernement du Canada et, le cas échéant, dans le *Budget supplémentaire des dépenses* du gouvernement du Canada, qui découlent de l'exercice par le Conseil de ses attributions visées à l'article 41.2 de la *Loi sur les télécommunications* et qui ne sont pas recouverts aux termes des règlements pris en vertu de l'article 68 de cette loi.

**4. L'annexe du même règlement est remplacée par les annexes 1 à 3 figurant à l'annexe du présent règlement.**

Fees payable — amounts paid do not exceed costs

Fees payable — amounts paid exceed costs

Refund

Telemarketing regulatory costs

Fees payable — amounts paid do not exceed costs

Fees payable — amounts paid exceed costs

Remboursement

Coûts de la réglementation pour la télévente

**COMING INTO FORCE**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. These Regulations come into force on August 1, 2015.**

**5. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015.**

**SCHEDULE  
(Section 4)**

**ANNEXE  
(article 4)**

**SCHEDULE 1  
(Paragraph 3(1)(a))**

**ANNEXE 1  
(alinéa 3(1)a))**

**AMOUNTS TO BE PAID (AUGUST 1,  
2015 TO MARCH 31, 2016)**

**SOMMES À VERSER (DU 1<sup>er</sup> AOÛT  
2015 AU 31 MARS 2016)**

Item	Column 1 Subscription type	Column 2 Amount (\$)
1.	Annual (a) all area codes (b) single area code	18,793 1,124
2.	6-month (a) all area codes (b) single area code	11,438 585
3.	3-month (a) all area codes (b) single area code	6,178 299
4.	Monthly (a) all area codes (b) single area code	2,088 100

Article	Colonne 1 Type d'abonnement	Colonne 2 Somme (\$)
1.	Annuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	18 793 1 124
2.	Semestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	11 438 585
3.	Trimestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	6 178 299
4.	Mensuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	2 088 100

**SCHEDULE 2  
(Paragraph 3(1)(b))**

**ANNEXE 2  
(alinéa 3(1)b))**

**AMOUNTS TO BE PAID (APRIL 1,  
2016 TO MARCH 31, 2017)**

**SOMMES À VERSER (DU 1<sup>er</sup> AVRIL  
2016 AU 31 MARS 2017)**

Item	Column 1 Subscription type	Column 2 Amount (\$)
1.	Annual (a) all area codes (b) single area code	20,672 1,236
2.	6-month (a) all area codes (b) single area code	12,582 644
3.	3-month (a) all area codes (b) single area code	6,796 329
4.	Monthly (a) all area codes (b) single area code	2,297 110

Article	Colonne 1 Type d'abonnement	Colonne 2 Somme (\$)
1.	Annuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	20 672 1 236
2.	Semestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	12 582 644
3.	Trimestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	6 796 329
4.	Mensuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	2 297 110

**SCHEDULE 3**  
(Paragraph 3(1)(c))

AMOUNTS TO BE PAID (ON OR  
AFTER APRIL 1, 2017)

Item	Column 1 Subscription type	Column 2 Amount (\$)
1.	Annual (a) all area codes (b) single area code	21,706 1,298
2.	6-month (a) all area codes (b) single area code	13,211 676
3.	3-month (a) all area codes (b) single area code	7,135 344
4.	Monthly (a) all area codes (b) single area code	2,412 115

**ANNEXE 3**  
(alinéa 3(1)c))

SOMMES À VERSER (À COMPTER  
DU 1<sup>er</sup> AVRIL 2017)

Article	Colonne 1 Type d'abonnement	Colonne 2 Somme (\$)
1.	Annuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	21 706 1 298
2.	Semestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	13 211 676
3.	Trimestriel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	7 135 344
4.	Mensuel (a) tous les indicatifs régionaux (b) un seul indicatif régional	2 412 115

**EXPLANATORY NOTE**

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

The purpose of the amendments to the *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations* is to provide for revised fees to administer the Commission's unsolicited telecommunications regime. The revised fees are effective August 1, 2015, April 1, 2016, and April 1, 2017. These amendments also correct some inconsistencies between the English and French versions of the Regulations.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

Le but des modifications au *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées* est d'établir des droits révisés pour gérer le régime du Conseil relatif aux télécommunications non sollicitées. Les droits révisés entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015, le 1<sup>er</sup> avril 2016 et le 1<sup>er</sup> avril 2017. De plus, ces modifications corrigent quelques incohérences entre les versions anglaise et française du Règlement.

Registration  
SI/2015-67 July 17, 2015

ZERO TOLERANCE FOR BARBARIC CULTURAL  
PRACTICES ACT

**Order Fixing the Day on which this Order is  
registered as the Day on which Part 3 of the Act  
Comes into Force**

P.C. 2015-1073 July 16, 2015

Enregistrement  
TR/2015-67 Le 17 juillet 2015

LOI SUR LA TOLÉRANCE ZÉRO FACE AUX PRATIQUES  
CULTURELLES BARBARES

**Décret fixant à la date d'enregistrement du présent  
décret la date d'entrée en vigueur de la partie 3 de  
la loi**

C.P. 2015-1073 Le 16 juillet 2015

**(PUBLISHED AS AN EXTRA  
ON JULY 17, 2015)**

**(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE  
LE 17 JUILLET 2015)**

Registration  
SI/2015-68 July 17, 2015

Enregistrement  
TR/2015-68 Le 17 juillet 2015

TOUGHER PENALTIES FOR CHILD PREDATORS ACT

LOI SUR LE RENFORCEMENT DES PEINES POUR LES  
PRÉDATEURS D'ENFANTS

**Order Fixing the Day on which this Order is  
registered as the Day on which Certain Sections  
of the Act Come into Force**

**Décret fixant à la date d'enregistrement du  
présent décret la date d'entrée en vigueur  
de certains articles de la loi**

P.C. 2015-1074 July 16, 2015

C.P. 2015-1074 Le 16 juillet 2015

**(PUBLISHED AS AN EXTRA  
ON JULY 17, 2015)**

**(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE  
LE 17 JUILLET 2015)**

Registration  
SI/2015-69 July 29, 2015

AN ACT TO AMEND THE FOOD AND DRUGS ACT  
(NON-CORRECTIVE CONTACT LENSES)

**Order Fixing the Day that is 12 months after the Day on which this Order is made as the Day on which the Act Comes into Force**

P.C. 2015-1075 July 16, 2015

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to section 2 of *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*, chapter 25 of the Statutes of Canada, 2012, fixes the day that is 12 months after the day on which this Order is made as the day on which that Act comes into force.

**EXPLANATORY NOTE**

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

**Proposal**

Pursuant to section 2 of *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*, this Order brings this Act into force 12 months after the day this Order is made. This Act deems non-corrective contact lenses to be medical devices under the *Food and Drugs Act*.

**Background**

On December 14, 2012, Private Member's Bill C-313, *An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)*, received royal assent. This Act deems non-corrective contact lenses to be medical devices. This Act subjects non-corrective contact lenses to the licensing requirements in the *Medical Devices Regulations* for the purpose of increasing regulatory oversight of these products and improving consumer safety.

The Governor in Council will make regulations to clarify which regulatory requirements in the *Medical Devices Regulations* apply to non-corrective decorative contact lenses and to exempt manufacturers of these products from the regulatory requirement to establish therapeutic effectiveness as part of their device licence application because these products have no therapeutic effect. The timing of the coming into force of the Act will be aligned with the registration and coming into force of the legislative amendment.

**Implications**

This legislative amendment ensures the application of similar safety, quality and labelling standards to all contact lenses sold in Canada.

Enregistrement  
TR/2015-69 Le 29 juillet 2015

LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES ALIMENTS ET  
DROGUES (LENTILLES CORNÉENNES QUI NE  
CORRIGENT PAS LA VUE)

**Décret fixant à la date qui tombe douze mois après la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la loi**

C.P. 2015-1075 Le 16 juillet 2015

Sur recommandation de la ministre de la Santé et en application de l'article 2 de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue)*, chapitre 25 des Lois du Canada (2012), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe à la date qui tombe douze mois après la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de cette loi.

**NOTE EXPLICATIVE**

*(Cette note ne fait pas partie du Décret.)*

**Proposition**

Conformément à l'article 2 de la *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue)*, le présent décret fixe l'entrée en vigueur de cette loi à 12 mois après la date du Décret. La Loi considère les lentilles cornéennes non correctives comme des instruments médicaux en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*.

**Contexte**

Le projet de loi émanant des députés C-313 intitulé *Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue)* a reçu la sanction royale le 14 décembre 2012. Cette loi considère les lentilles cornéennes non correctives comme des instruments médicaux. Cette loi assujettit les lentilles cornéennes non correctives aux exigences d'homologation du *Règlement sur les instruments médicaux* aux fins de l'amélioration de la surveillance réglementaire de ces produits et de la sécurité des consommateurs.

Le gouverneur en conseil adoptera des règlements pour préciser quelles exigences du *Règlement sur les instruments médicaux* s'appliqueront aux lentilles cornéennes non correctives à but esthétique et pour exempter les fabricants de ces produits des exigences relatives à la démonstration de l'efficacité thérapeutique dans le cadre de leur demande d'homologation, étant donné que ces produits n'ont pas d'effet thérapeutique. Le moment de l'entrée en vigueur de la Loi coïncidera avec l'enregistrement et l'entrée en vigueur de la réglementation.

**Répercussions**

Cette modification législative permet d'assurer l'application de normes de sûreté, de qualité et d'étiquetage similaires à toutes les lentilles cornéennes vendues au Canada.

**Consultation**

Following the introduction of Bill C-313, numerous eye-care professional stakeholders expressed support for the proposed amendment, citing the health hazards associated with non-corrective lenses and the need for a similar level of regulatory oversight of these products as it currently exists for corrective lenses. One industry stakeholder expressed concern that the regulation of non-corrective lenses could lead to an increase in the retail cost of these products and thus encourage consumers to seek out less expensive, unlicensed non-corrective lenses on the Internet. It is the position of Health Canada that, even if some consumers choose to purchase unlicensed products, the regulation of non-corrective lenses as Class II medical devices will provide a net benefit to the overall health and safety of Canadians.

The Department of Foreign Affairs, Trade and Development (DFATD) was consulted with respect to the potential impact that this proposal may have on barriers to international trade through the Agreement on Technical Barriers to Trade set out under the World Trade Organization. No concerns were raised by DFATD as the 12-month delay in the coming-into-force date of the legislative and regulatory amendments allows foreign manufacturers of non-corrective contact lenses sufficient time to comply with the new requirements. Health Canada will continue to meet its international notification obligations.

**Departmental contact**

Lynn Mainland  
Acting Director  
Office of Legislative and Regulatory Modernization  
Policy, Planning and International Affairs Directorate  
Health Products and Food Branch  
Ottawa, Ontario  
Telephone: 613-957-0374  
Fax: 613-941-7104  
Email: lrm-mlr@hc-sc.gc.ca

**Consultation**

À la suite du dépôt du projet de loi C-313, de nombreux professionnels des soins de la vue ont exprimé leur soutien à la modification proposée, mentionnant les dangers pour la santé associés aux lentilles cornéennes non correctives et la nécessité d'une surveillance réglementaire de ces lentilles équivalente à celle qui existe pour les lentilles correctives. Un intervenant de l'industrie a toutefois soulevé une préoccupation relativement à la réglementation de ces lentilles cornéennes, qui pourrait entraîner une augmentation du prix de détail et ainsi inciter les consommateurs à chercher à acheter sur Internet des lentilles cornéennes non correctives moins coûteuses et non homologuées. Santé Canada estime que, si des consommateurs choisissent d'acheter des produits non homologués, la réglementation des lentilles cornéennes non correctives comme des instruments médicaux de classe II constitue toutefois un avantage net pour la santé et la sécurité des Canadiens.

Le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement (MAECD) a été consulté en ce qui concerne l'incidence potentielle de cette proposition sur le commerce international dans le cadre de l'Accord sur les obstacles techniques au commerce établi par l'Organisation mondiale du commerce. Le MAECD n'a soulevé aucune préoccupation en ce sens, puisque le délai de 12 mois jusqu'à l'entrée en vigueur des modifications législatives et réglementaires permet aux fabricants étrangers de lentilles cornéennes non correctives de disposer de suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Santé Canada continuera de respecter ses obligations de notification à l'échelle internationale.

**Personne-ressource du ministère**

Lynn Mainland  
Directrice intérimaire  
Bureau de la modernisation des lois et des règlements  
Direction des politiques, de la planification et des affaires internationales  
Direction générale des produits de santé et des aliments  
Ottawa (Ontario)  
Téléphone : 613-957-0374  
Télécopieur : 613-941-7104  
Courriel : lrm-mlr@hc-sc.gc.ca

Registration  
SI/2015-70 July 29, 2015

Enregistrement  
TR/2015-70 Le 29 juillet 2015

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### **Yosuke Kawasaki Remission Order**

### **Décret de remise visant Yosuke Kawasaki**

P.C. 2015-1087 July 16, 2015

C.P. 2015-1087 Le 16 juillet 2015

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so and that the collection of the amount of the penalty and relevant interest is unreasonable, on the recommendation of the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Yosuke Kawasaki Remission Order*.

Sur recommandation du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie et que la perception des pénalités et intérêts afférents est déraisonnable, prend le *Décret de remise visant Yosuke Kawasaki*, ci-après.

#### **YOSUKE KAWASAKI REMISSION ORDER**

#### **DÉCRET DE REMISE VISANT YOSUKE KAWASAKI**

##### **REMISSION**

##### **REMISE**

1. Remission is granted to Yosuke Kawasaki of the amount of \$100,013.96, paid or payable under paragraph 133(1)(c) of the *Customs Act*, representing the debt owed for the release of the goods seized on December 8, 2012 under section 110 of that Act and all relevant interest.

1. Est accordée une remise à Yosuke Kawasaki de la somme de 100 013,96 \$, payée ou à payer au titre de l'alinéa 133(1)c) de la *Loi sur les douanes*, représentant la dette due pour la restitution des biens saisis le 8 décembre 2012 en vertu de l'article 110 de cette loi ainsi que des intérêts afférents.

##### **COMING INTO FORCE**

##### **ENTRÉE EN VIGUEUR**

2. This Order comes into force on August 4, 2015.

2. Le présent décret entre en vigueur le 4 août 2015.

##### **EXPLANATORY NOTE**

##### **NOTE EXPLICATIVE**

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

*(Cette note ne fait pas partie du Décret.)*

##### **Proposal**

##### **Proposition**

Pursuant to subsection 23(2) of the *Financial Administration Act* (the Act), remit the amount of \$100,013.96, paid or payable by Mr. Yosuke Kawasaki, pursuant to paragraph 133(1)(c) of the *Customs Act*, representing a portion of the debt owed for the release of goods seized on December 8, 2012, pursuant to section 110 of the *Customs Act*, and all relevant interest paid or payable on it.

En vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (la Loi), faire remise du montant de 100 013,96 \$, payé ou à payer par Monsieur Yosuke Kawasaki en vertu de l'alinéa 133(1)c) de la *Loi sur les douanes*, représentant une partie de la dette due pour la restitution des biens à la suite de la saisie survenue le 8 décembre 2012 en vertu de l'article 110 de la *Loi sur les douanes*, ainsi que tous intérêts y afférents.

##### **Objective**

##### **Objectif**

The objective of the Order is to remit and forgive a portion of the amount paid or payable, including interest, to Mr. Kawasaki, as per subsection 23(2) of the Act. The Minister of Public Safety and Emergency Preparedness has deemed the amount paid by Mr. Kawasaki excessive and unreasonable, and is recommending the remission of a portion of that amount on that basis, as it would be in the public interest to do so.

Le Décret a pour objectif de faire remise d'une partie des sommes payées par Monsieur Kawasaki et de renoncer à une partie des sommes à payer par celui-ci, y compris les intérêts afférents, en vertu du paragraphe 23(2) de la Loi. Le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile estime que leur perception est déraisonnable ou injuste et il recommande de faire remise d'une partie des sommes versées au motif que, d'une façon générale, l'intérêt public le justifie.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11



## Background

On the evening of December 8, 2012, upon returning from New York City, Mr. Yosuke Kawasaki was questioned about his trip at the primary inspection booth of the Port of Lansdowne, Ontario. Mr. Kawasaki declared that he was away from Canada for a 9- to 10-day period and that the total value of the goods that he had purchased or acquired while abroad was \$150. Mr. Kawasaki has been the concertmaster at the National Arts Centre in Ottawa since 2008, and is a world renowned violinist.

A violin and three bows were found in Mr. Kawasaki's car as a result of a secondary inspection. As he did not report these imported goods at the time of entry into Canada, which was in contravention of section 12 of the *Customs Act*, they were seized.

The undeclared goods seized were assessed as having a value of \$483,800 and included

- a Joannes Franciscus Pressenda of Turin, Italy, 1833, rare antique violin (the document provided identified the violin as being obtained in the United States [New York] and insured for \$385,000);
- a Dominique Peccatte antique bow (insured for \$90,000);
- a Ron Forrester bow (the original receipt was provided and showed a value of \$6,800); and
- a S. J. Goh bow (a signed statement by Mr. Kawasaki confirmed a value of \$2,000).

The seized goods were released and returned to Mr. Kawasaki on the basis of the lowest terms possible under the enforcement policy of the Canada Border Services Agency (CBSA). The CBSA Enforcement Manual part 5, chapter 2 establishes the terms of release for seized goods as 25% of the value of the goods, including the federal portion of the Harmonized Sale Tax (HST) [25% of \$483,800 is \$120,950]. Mr. Kawasaki was also assessed \$38,704 on the importation of the goods for the provincial portion of the HST, for a total of \$159,654. On December 11, 2012, Mr. Kawasaki paid a lump sum of \$20,000 to obtain release of his goods, bringing down his amount owing to \$139,654. The CBSA released the goods on the payment of the lump sum because of the nature of the goods and the lack of proper holding facilities available to ensure that the goods would not be damaged.

On January 15, 2013, Mr. Kawasaki requested a review (i.e. the CBSA's administrative appeal process) by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness in accordance with section 129 of the *Customs Act*. The review was denied on December 4, 2013, on the grounds that there was a contravention of the *Customs Act* in respect of the goods. In the spring of 2014, Mr. Kawasaki applied to the CBSA for a remission order, which the CBSA declined to recommend to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, because the Agency determined that Mr. Kawasaki did not meet the criteria for remission.

Mr. Kawasaki appealed to the Federal Court of Canada on December 23, 2013. On December 9, 2014, Mr. Kawasaki discontinued all his litigation, therefore exhausting all avenues for recourse. Mr. Kawasaki subsequently contacted Canada Revenue Agency (CRA) Collections to set up a payment schedule. He made a lump sum payment of \$80,000 on April 15, 2015, leaving a balance owing of \$62,783.01, including interest as of that date. He is currently proceeding to make regular monthly payments of \$6,250

## Contexte

Le soir du 8 décembre 2012, l'agent à la guérite d'inspection primaire à Port of Lansdowne, en Ontario, a interrogé Monsieur Kawasaki au sujet de son voyage à New York. Ce dernier a déclaré avoir séjourné à l'étranger pendant 9 ou 10 jours et y avoir acheté ou acquis des marchandises pour une valeur totale de 150 \$. Monsieur Kawasaki était premier violon au Centre national des Arts d'Ottawa depuis 2008; il est par ailleurs un violoniste de renommée mondiale.

Un violon et trois archets ont été trouvés dans la voiture de Monsieur Kawasaki à la suite de l'inspection secondaire. Puisqu'il avait omis de signaler ces marchandises importées au moment d'entrer au Canada, ce qui constitue une infraction en vertu de l'article 12 de la *Loi sur les douanes*, celles-ci ont été saisies.

La valeur des marchandises saisies non déclarées a été estimée à 483 800 \$. Il s'agissait des marchandises suivantes :

- Un violon ancien rare de Joannes Franciscus Pressenda de Turin, en Italie, datant de 1833 (selon le document fourni, le violon a été obtenu aux États-Unis [New York] et était assuré pour 385 000 \$);
- Un archet ancien de Dominique Peccatte (assuré pour 90 000 \$);
- Un archet de Ron Forrester (valeur de 6 800 \$, selon le reçu original fourni);
- Un archet S. J. Goh (valeur de 2 000 \$, selon une déclaration signée de Monsieur Kawasaki).

Les marchandises saisies ont obtenu la mainlevée, puis elles ont été rendues à Monsieur Kawasaki selon les conditions les plus avantageuses possible prévues dans le manuel d'exécution de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Selon le chapitre 2, partie 5 de ce manuel, les conditions de mainlevée associées aux marchandises saisies sont les suivantes : 25 % de la valeur des marchandises, incluant la portion fédérale de la taxe de vente harmonisée (TVH) [25 % de 483 800 \$ fait 120 950 \$]. Monsieur Kawasaki a également obtenu une évaluation de 38 704 \$ pour la portion provinciale de la TVH, ce qui correspond à un total de 159 654 \$. Le 11 décembre 2012, Monsieur Kawasaki a payé un montant forfaitaire de 20 000 \$ pour obtenir la mainlevée; il devait donc encore 139 654 \$. Étant donné la nature des marchandises et l'absence d'espace de stockage adéquat pour garantir qu'elles ne subirait aucun dommage, l'ASFC a accordé la mainlevée.

Le 15 janvier 2013, Monsieur Kawasaki a présenté une demande de révision (c'est-à-dire le processus de recours administratif de l'ASFC) au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, conformément à l'article 129 de la *Loi sur les douanes*. Le 4 décembre 2013, la demande de révision a été refusée au motif qu'il s'agissait d'une infraction à la *Loi sur les douanes*. Au printemps 2014, Monsieur Kawasaki a demandé un décret de remise à l'ASFC. L'Agence a refusé de recommander le décret au ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, car celle-ci a déterminé que Monsieur Kawasaki ne satisfaisait pas aux critères pour que le décret soit accordé.

Le 23 décembre 2013, Monsieur Kawasaki a fait appel devant la Cour fédérale du Canada. Le 9 décembre 2014, Monsieur Kawasaki a mis fin à la poursuite, épuisant ainsi tous les recours à sa disposition. Par la suite, il a communiqué avec les services de recouvrement de l'Agence du revenu du Canada (ARC) afin d'établir un calendrier de paiement. Le 15 avril 2015, il a versé un montant forfaitaire de 80 000 \$, laissant ainsi un solde dû de 62 783,01 \$, incluant les intérêts jusqu'à cette date. Depuis

starting in April 2015, for 10 months, with an eleventh payment of an amount to be determined based on interest accrued.

Persons coming to Canada for the purpose of employment for a period exceeding 36 months are, on first arrival, considered to be settlers to Canada and are eligible for duty and tax free importation under the provisions of tariff item No. 9807.00.00. A form (B4, Personal Effects Accounting Document) must be completed to list all the personal effects being imported, as well as those that will follow at a later date, to be eligible for duty and tax free importation. When goods to follow arrive, they are released to the importer on presentation of the original form (B4) to the Border Services Officer. The Officer initials and dates the items being released on the settler's copy of the B4. There is no time limit for importing goods to follow that were listed on the settler's form B4. Goods that were not declared on the initial entry as "goods to follow" are subject to regular import assessments.

The CBSA has no record of a form B4 identifying Mr. Kawasaki's accompanying settler's effects as well as goods to follow. In representations made through the National Arts Centre, Mr. Kawasaki acknowledged that he should have declared the goods when he first settled in Canada in 2008, and during his subsequent border crossing, but argued that the penalty imposed was very severe compared to his error of not filling out the appropriate paperwork.

### **Implications**

The Remission Order is a one-time proposal to relieve Mr. Kawasaki from a portion of his debt as a result of an enforcement action taken by the CBSA on December 8, 2012, which represents an unreasonable burden for the individual in question, given the high-value of the goods. The CBSA does not intend to implement any changes in the legislation or with respect to policy direction as a result of this Remission Order.

This is a one-time payment intended to alleviate a portion of Mr. Kawasaki's debt as directed by the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness. The payment will be made from the Consolidated Revenue Fund.

All costs identified herein stem from amounts originally imposed or collected at the border, including terms of release and applicable taxes.

As directed by the Minister, the remission seeks to address the unique characteristics of this case, taking into account the public interest related to Mr. Kawasaki's contribution to Canada's cultural life and his acknowledgement of his failure to comply with the requirements of the *Customs Act*, evidenced by his willingness to discontinue his legal actions against the Government of Canada.

The goods were valued at \$483,800. The terms of release were 25% of the total value of the goods (i.e. \$120,950, including \$24,190, which represented the federal portion of the HST). In addition, Mr. Kawasaki was assessed \$38,704 for the provincial portion of the HST on the importation of the goods, for a total debt of \$159,654.

avril 2015, il fait des paiements mensuels de 6 250 \$, pour une période de 10 mois, puis un onzième paiement d'un montant à déterminer en fonction des intérêts courus.

Les personnes qui viennent au Canada pour occuper un emploi pour une période excédant 36 mois sont, au moment de leur arrivée, considérées comme des immigrants et peuvent bénéficier d'une exemption des droits de douane et des taxes pour l'importation en vertu des dispositions du numéro tarifaire 9807.00.00. À cette fin, elles doivent remplir un formulaire (formulaire B4, Document de déclaration en détail des effets personnels) et y indiquer tous les effets personnels importés, ainsi que les marchandises à suivre. Lorsque ces dernières arrivent, le dédouanement est accordé à l'importateur lorsqu'il présente le formulaire original (B4) à l'agent des services frontaliers. Celui-ci appose ses initiales et inscrit la date de réception à côté des articles dédouanés sur la copie du B4 de l'immigrant. Il n'y a aucune limite de temps pour importer les marchandises à suivre qui sont énumérées sur le formulaire B4 de l'immigrant. Les marchandises qui n'ont pas été déclarées en tant que « marchandises à suivre » au premier point d'entrée sont assujetties à des cotisations régulières aux fins de l'importation.

L'ASFC n'a dans ses dossiers aucune copie d'un formulaire B4 indiquant les effets d'immigrant que Monsieur Kawasaki apportait avec lui, ni les marchandises à suivre. Monsieur Kawasaki a reconnu, lors de représentations faites par l'intermédiaire du Centre national des Arts, qu'il aurait dû déclarer les marchandises quand il s'est établi au Canada en 2008, et lors de son passage subséquent à la frontière. Il a toutefois fait valoir que la peine imposée était très sévère par rapport à l'erreur de ne pas avoir présenté les documents appropriés.

### **Répercussions**

Le Décret de remise est une proposition ponctuelle visant à alléger la créance de Monsieur Kawasaki découlant de la mesure d'exécution prise par l'ASFC le 8 décembre 2012, qui représente un fardeau déraisonnable pour celui-ci compte tenu de la grande valeur des marchandises. L'ASFC n'a pas l'intention de modifier la Loi ni l'orientation de la politique en raison du présent décret de remise.

Il s'agit d'un paiement ponctuel visant à alléger la créance de Monsieur Kawasaki, selon les directives du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. La somme à payer sera prélevée à même le Trésor.

Tous les coûts indiqués dans la présente note découlent des montants imposés ou perçus à la frontière à l'origine, incluant les conditions de mainlevée et les taxes applicables.

Comme indiqué par le ministre, la remise vise à répondre aux caractéristiques uniques de ce cas, en tenant compte de l'intérêt du public quant à la contribution de Monsieur Kawasaki à la vie culturelle du Canada, et à la reconnaissance de son défaut de se conformer aux exigences de la *Loi sur les douanes* en mettant fin aux poursuites en justice intentées contre le gouvernement du Canada.

Les marchandises étaient évaluées à 483 800 \$. La mainlevée des marchandises était assujettie au paiement d'une somme équivalant à 25 % de la valeur totale des marchandises (c'est-à-dire 120 950 \$, ce qui comprenait un montant de 24 190 \$ représentant la portion fédérale de la TVH). En plus, la portion provinciale de la TVH applicable à l'importation des marchandises de Monsieur Kawasaki s'élevait à 38 704 \$, portant ainsi le montant total de la dette à 159 654 \$.

Mr. Kawasaki will be paying both the provincial and federal portions of the HST, for a total of \$62,894. This is the amount he would have paid if he had declared the goods in December 2012. CRA Collections has provided a total tally of the debt and the interest up to August 4, 2015, and the total true amount being remitted by this Order, including calculation of all interest payable, is \$100,013.96.

***Departmental contact***

Caroline Weber  
Vice-President  
Corporate Affairs Branch  
Canada Border Services Agency  
191 Laurier Avenue West, 6th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L8  
Email: Caroline.Weber@cbsa-asfc.gc.ca

Monsieur Kawasaki paiera les portions provinciale et fédérale de la TVH, soit 62 894 \$. C'est le montant qu'il aurait payé s'il avait déclaré les marchandises en décembre 2012. Les services de recouvrement de l'ARC ont calculé le montant total de la dette et des intérêts au 4 août 2015, et le montant véritable, qui comprend le calcul de tous les intérêts payables, à être remis en vertu du présent décret s'établit donc à 100 013,96 \$.

***Personne-ressource du ministère***

Caroline Weber  
Vice-présidente  
Direction générale des services intégrés  
Agence des services frontaliers du Canada  
191, avenue Laurier Ouest, 6<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L8  
Courriel : Caroline.Weber@cbsa-asfc.gc.ca

Registration  
SI/2015-72 July 29, 2015

OLD AGE SECURITY ACT

**Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India Comes into Force on August 1, 2015**

STEPHEN WALLACE  
*Deputy of the Governor General*  
[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories  
QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

*Greeting:*

PIERRE LEGAULT  
*Acting/Deputy Attorney General*

A PROCLAMATION

Whereas by Order in Council P.C. 2013-0386 of April 18, 2013, the Governor in Council declared that, in accordance with Article 28 of the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India, signed at New Delhi, on November 6, 2012, the Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the month in which the Parties have exchanged written notifications that they have complied with all requirements for the entry into force of the Agreement;

Whereas the Order in Council was laid before the House of Commons on April 23, 2013 and the Senate on April 24, 2013, as required under the provisions of the *Old Age Security Act*;

Whereas, before the twentieth sitting day after the Order had been laid before Parliament, no motion for the consideration of either House to the effect that the Order be revoked was filed with the Speaker of the appropriate House;

Whereas, pursuant to subsection 42(2) of the *Old Age Security Act*, the Order came into force on the thirtieth sitting day after it had been laid before Parliament, being June 12, 2013;

Whereas the exchange of the written notices was completed in April 2015;

Whereas the Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the month in which the Parties have exchanged written notifications that they have complied with all requirements for the entry into force of the Agreement, being August 1, 2015;

And whereas, by Order in Council P.C. 2015-0772 of June 4, 2015, the Governor in Council, pursuant to subsection 41(2) of the *Old Age Security Act*, directed that a proclamation be issued giving notice that the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India is in force as of August 1, 2015;

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our proclamation give notice that

Enregistrement  
TR/2015-72 Le 29 juillet 2015

LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

**Proclamation donnant avis que l'Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l'Inde entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015**

*Le suppléant du gouverneur général*  
STEPHEN WALLACE  
[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

*Salut :*

*Le sous-procureur général/par intérim*  
PIERRE LEGAULT

PROCLAMATION

Attendu que, par le décret C.P. 2013-0386 du 18 avril 2013, le gouverneur en conseil a déclaré que, conformément à l'article 28 de l'Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l'Inde, signé à New Delhi le 6 novembre 2012, l'Accord entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui où les Parties ont échangé des notifications écrites indiquant qu'elles se sont conformées à toutes les exigences d'entrée en vigueur de l'Accord;

Attendu que ce décret a été déposé devant la Chambre des communes le 23 avril 2013 et le Sénat le 24 avril 2013, comme l'exigent les dispositions de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*;

Attendu qu'avant le vingtième jour de séance suivant le dépôt, aucune motion adressée à l'une ou l'autre chambre en vue de l'annulation du décret n'a été remise au président de la chambre concernée;

Attendu que, en vertu du paragraphe 42(2) de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, le décret est entré en vigueur le trentième jour de séance suivant son dépôt devant le Parlement, soit le 12 juin 2013;

Attendu que l'échange de notifications écrites a été complété en avril 2015;

Attendu que l'Accord entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui où les Parties ont échangé des notifications écrites confirmant qu'elles se sont conformées à toutes les exigences d'entrée en vigueur de l'Accord, soit le 1<sup>er</sup> août 2015;

Attendu que, par le décret C.P. 2015-0772 du 4 juin 2015, le gouverneur en conseil a ordonné, en vertu du paragraphe 41(2) de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, que soit lancée une proclamation donnant avis que l'Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l'Inde entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis que

the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India, a copy of which is annexed to this proclamation, is in force as of August 1, 2015.

Of all which Our Loving Subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

In testimony whereof, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it. WITNESS: STEPHEN WALLACE, Deputy of Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OTTAWA, this twentieth day of July in the year of Our Lord two thousand and fifteen and in the sixty-fourth year of Our Reign.

By Command,  
JOHN KNUBLEY  
*Deputy Registrar General of Canada*

## AGREEMENT ON SOCIAL SECURITY

BETWEEN

CANADA

AND

THE REPUBLIC OF INDIA

CANADA AND THE REPUBLIC OF INDIA (“INDIA”) hereinafter referred to as “the Contracting States”,

**RESOLVED** to co-operate in the field of social security,

**HAVE DECIDED** to conclude an agreement for this purpose, and

**HAVE AGREED** as follows:

### PART I

#### GENERAL PROVISIONS

##### ARTICLE 1

###### Definitions

1. For the purposes of this Agreement:  
“benefit” means, as regards a Contracting State, any cash benefit for which provision is made in the legislation of that Contracting State and includes any supplements or increases applicable to such a cash benefit;

l’Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l’Inde, dont copie est ci-jointe, entre en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2015.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

En foi de quoi, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : STEPHEN WALLACE, suppléant de Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À OTTAWA, ce vingtième jour de juillet de l’an de grâce deux mille quinze, soixante-quatrième de Notre règne.

Par ordre,  
*Le sous-registraire général du Canada*  
JOHN KNUBLEY

## ACCORD DE SÉCURITÉ SOCIALE

ENTRE

LE CANADA

ET

LA RÉPUBLIQUE DE L’INDE

LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE DE L’INDE (« L’INDE »), ci-après appelés « les États contractants »,

**RÉSOLUS** à coopérer dans le domaine de la sécurité sociale,

**ONT DÉCIDÉ** de conclure un accord à cette fin, et

**SONT CONVENUS** des dispositions suivantes :

### PARTIE I

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

##### ARTICLE 1

###### Définitions

1. Aux fins de l’application du présent accord :  
« autorité compétente » désigne :  
pour le Canada, le ou les ministres chargés de l’application de la législation du Canada, visée à l’article 2.1b);

“competent authority” means:

as regards Canada, the Minister or Ministers responsible for the application of the legislation of Canada specified in Article 2(1)(b); and,

as regards India, the Minister of Overseas Indian Affairs responsible for the application of the legislation specified in Article 2(1)(a);

“competent institution” means:

as regards Canada, the competent authority; and,

as regards India, the Employees’ Provident Fund Organization;

“creditable period” means:

as regards Canada, a period of contribution used to acquire the right to a benefit under the *Canada Pension Plan*; a period during which a disability pension is paid under that Plan; and a period of residence used to acquire the right to a benefit under the *Old Age Security Act*; and,

as regards India, any period of contributions or insurance recognized as such in the legislation under which that period was completed, as well as any period recognized as equivalent to a period of contribution or insurance under that legislation;

“legislation” means, as regards a Contracting State, the laws and regulations referred to in Article 2;

“territory” means:

as regards Canada, the territory of Canada, including its land territory, internal waters and territorial sea, and includes the air space above these areas, as well as the exclusive economic zone and the continental shelf, as determined by its domestic law, consistent with international law; and,

as regards India, the geographic areas of the Republic of India including territorial seas, as well as the exclusive economic zones over which, in accordance with international law, the Republic of India has sovereign rights.

2. Any term not defined in this Article shall have the meaning assigned to it in the applicable legislation.

## ARTICLE 2

### Legislative Scope

1. This Agreement shall apply to the following legislation:

(a) with respect to India, all legislation concerning:

- (i) old-age and survivors’ pension for employed persons;
- (ii) the Permanent Total Disability pension for employed persons;

(b) with respect to Canada:

- (i) the *Old Age Security Act* and the regulations made thereunder;
- (ii) the *Canada Pension Plan* and the regulations made thereunder.

2. For the application of Part II of this Agreement, all creditable periods under the legislation of India shall apply and as regards Part III of this Agreement, only creditable periods relating to pension programmes shall apply.

pour l’Inde, le ministre des Affaires outre-mer de l’Inde chargé de l’application de la législation, visée à l’article 2.1.a);

« institution compétente » désigne :

pour le Canada, l’autorité compétente;

pour l’Inde, la Caisse de prévoyance des employés;

« législation » désigne, pour un État contractant, les lois et les règlements mentionnés à l’article 2;

« période admissible » désigne :

pour le Canada, une période de cotisation ouvrant droit à une prestation aux termes du *Régime de pensions du Canada*; une période pendant laquelle une pension d’invalidité est payée aux termes de ce régime; et une période de résidence ouvrant droit à une prestation aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*;

pour l’Inde, toute période de cotisation ou d’assurance reconnue comme telle dans la législation en vertu de laquelle cette période a été complétée, ainsi que toute période reconnue comme l’équivalent d’une période de cotisation ou d’assurance en vertu de cette législation;

« prestation » désigne, pour un État contractant, toute prestation en espèces, prévue par la législation du cet État contractant, y compris toute majoration ou tout supplément applicable à une telle prestation en espèces;

« territoire » désigne :

pour le Canada : le territoire du Canada, y compris son territoire terrestre, ses eaux intérieures et territoriales, et comprend l’espace aérien qui surplombe ces territoires, ainsi que la zone économique exclusive et le plateau continental, tels que définis dans ses lois nationales, conformément au droit international;

pour l’Inde : les régions géographiques de la République de l’Inde, y compris les eaux territoriales, ainsi que les zones économiques exclusives sur lesquelles, selon le droit international, la République de l’Inde exerce sa souveraineté.

2. Tout terme non défini dans le présent article a le sens qui lui est attribué par la législation applicable.

## ARTICLE 2

### Législation à laquelle l’accord s’applique

1. Le présent accord s’applique à la législation suivante :

a) pour l’Inde, toute législation concernant :

- i) les pensions de vieillesse et de survivant pour les employés,
- ii) les pensions d’Invalidité permanente pour les employés;

b) pour le Canada :

- i) la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* et les règlements pris sous son régime,
- ii) le *Régime de pensions du Canada* et les règlements pris sous son régime.

2. Aux fins de l’application de la Partie II du présent accord, toutes les périodes admissibles en vertu de la législation de l’Inde s’appliquent et, aux fins de l’application de la Partie III du présent accord, seules les périodes admissibles liées aux programmes de pension s’appliquent.

3. This Agreement shall also apply to laws and regulations which amend, supplement, consolidate or supersede the legislation referred to in paragraph 1.

4. This Agreement shall further apply to laws and regulations which extend the legislation of a Contracting State to new categories of beneficiaries or to new benefits unless an objection on the part of that Contracting State has been communicated to the other Contracting State not later than six months following the entry into force of such laws and regulations.

### ARTICLE 3

#### Personal Scope

This Agreement shall apply to any person who is or who has been subject to the legislation of Canada or India, and to persons who derive rights from such a person within the meaning of the applicable legislation of either Contracting State.

### ARTICLE 4

#### Equality of Treatment

Any person described in Article 3 shall have the same rights and obligations under that legislation as nationals of that Contracting State.

### ARTICLE 5

#### Export of Benefits

1. Unless otherwise provided in this Agreement, benefits paid under the legislation of a Contracting State to any person described in Article 3, including benefits acquired by virtue of this Agreement, shall not be subject to any reduction, modification, suspension or cancellation by reason only of the fact that the person is in the territory of the other Contracting State.

2. Benefits payable under this Agreement to a person who is or who has been subject to the legislation of both Contracting States, or to a person who derives rights from such a person, shall be paid when that person, or a person who derives rights from such a person, resides in the territory of a third State.

3. As regards Canada, an allowance and a guaranteed income supplement shall be paid to a person who is outside Canada only to the extent permitted by the *Old Age Security Act*.

3. Le présent accord s'applique de plus aux lois et aux règlements qui modifient, complètent, unifient ou remplacent la législation mentionnée au paragraphe 1.

4. Le présent accord s'applique de plus aux lois et aux règlements qui étendent la législation d'un État contractant à de nouvelles catégories de prestataires ou à de nouvelles prestations sauf si cet État contractant s'y oppose et en informe l'autre État contractant au plus tard six mois après l'entrée en vigueur de ces lois et règlements.

### ARTICLE 3

#### Personnes à qui l'accord s'applique

Le présent accord s'applique à toute personne qui est ou qui a été assujettie à la législation du Canada ou de l'Inde, ainsi qu'aux personnes dont les droits proviennent de cette personne au sens de la législation applicable de l'un ou l'autre des États contractants.

### ARTICLE 4

#### Égalité de traitement

Toute personne décrite à l'article 3 a les mêmes droits et les mêmes obligations en vertu de cette législation que les ressortissants de cet État contractant.

### ARTICLE 5

#### Versement des prestations à l'étranger

1. Sauf dispositions contraires du présent accord, les prestations payées aux termes de la législation d'un État contractant à toute personne visée à l'article 3, y compris les prestations acquises aux termes du présent accord, ne peuvent subir aucune réduction, modification, suspension ou suppression du seul fait que cette personne se trouve sur le territoire de l'autre État contractant.

2. Les prestations payables en vertu du présent accord à une personne qui est ou qui a été assujettie à la législation des deux États contractants, ou à une personne dont les droits proviennent de cette personne, sont payées lorsque cette personne, ou une personne dont les droits proviennent de cette personne, réside sur le territoire d'un État tiers.

3. Pour le Canada, une allocation et un supplément de revenu garanti sont versés à une personne qui est hors du Canada uniquement dans la mesure permise par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*.

**PART II****PROVISIONS CONCERNING THE  
APPLICABLE LEGISLATION****ARTICLE 6****General Rules regarding Coverage for Employed  
and Self-Employed Persons**

Subject to Articles 7 to 10:

1. An employed person who works in the territory of a Contracting State shall, in respect of that work, be subject only to the legislation of that Contracting State.
2. A self-employed person who resides in the territory of a Contracting State and who works for his or her own account in the territory of the other Contracting State, or in the territory of both Contracting States, shall, in respect of that work, be subject only to the legislation of the first Contracting State.

**ARTICLE 7****Detachments**

An employed person who is subject to the legislation of a Contracting State and who is sent by his or her employer to work in the territory of the other Contracting State shall, in respect of that work, be subject only to the legislation of the first Contracting State as though that work was performed in its territory. This coverage may be extended for more than 60 months with the mutual consent of the competent authorities of both Contracting States.

**ARTICLE 8****Crews of Ships**

A person who, but for this Agreement, is subject to the legislation of both Contracting States in respect of employment as a member of the crew of a ship shall, in respect of that employment, be subject only to the legislation of the Contracting State in which he or she resides. Where the circumstances of the previous sentence do not apply, the person shall be subject only to the legislation of India if the ship flies the flag of India.

**ARTICLE 9****Government Employment**

1. Notwithstanding any provision of this Agreement, the provisions regarding social security of the *Vienna Convention on Diplomatic Relations* of 18 April 1961 and the *Vienna Convention on Consular Relations* of 24 April 1963 shall continue to apply.
2. A person engaged in government employment for a Contracting State who is posted to work in the territory of the other Contracting State shall, in respect of that employment, be subject only to the legislation of the first Contracting State.

**PARTIE II****DISPOSITIONS RELATIVES À LA  
LÉGISLATION APPLICABLE****ARTICLE 6****Règles générales relatives à l'assujettissement  
des travailleurs salariés et autonomes**

Sous réserve des articles 7 à 10 :

1. Tout travailleur salarié qui travaille sur le territoire d'un État contractant n'est assujetti, relativement à ce travail, qu'à la législation de cet État contractant.
2. Tout travailleur autonome qui réside sur le territoire d'un État contractant et qui travaille à son propre compte sur le territoire de l'autre État contractant, ou sur le territoire des deux États contractants, n'est assujetti, relativement à ce travail, qu'à la législation du premier État contractant.

**ARTICLE 7****Détachements**

Un travailleur salarié qui est assujetti à la législation d'un État contractant et qui est affecté par son employeur à travailler sur le territoire de l'autre État contractant n'est assujetti, relativement à ce travail, qu'à la législation du premier État contractant, comme si ce travail s'effectuait sur son territoire. Cet assujettissement peut être prolongé de plus de 60 mois, avec le consentement mutuel des autorités compétentes des deux États contractants.

**ARTICLE 8****Équipages de navires**

Une personne qui, à défaut du présent accord, serait assujettie à la législation des deux États contractants relativement à un emploi comme membre de l'équipage d'un navire, n'est assujettie, relativement à cet emploi, qu'à la législation de l'État contractant dans lequel elle réside. Lorsque les conditions de la phrase précédente ne s'appliquent pas, la personne n'est assujettie qu'à la législation de l'Inde, si le navire bat le pavillon de l'Inde.

**ARTICLE 9****Emploi au service du gouvernement**

1. Nonobstant toute disposition du présent accord, les dispositions relatives à la sécurité sociale de la *Convention de Vienne sur les relations diplomatiques* du 18 avril 1961 et de la *Convention de Vienne sur les relations consulaires* du 24 avril 1963 continuent à s'appliquer.
2. Une personne à l'emploi du gouvernement d'un État contractant qui est affectée à un poste sur le territoire de l'autre État contractant n'est, à l'égard de cet emploi, assujettie qu'à la législation du premier État contractant.



**ARTICLE 10****Exceptions**

The competent authorities of the Contracting States may by common decision modify the application of the provisions of Articles 6 to 9 with respect to any person or categories of persons.

**ARTICLE 11****Definition of Certain Periods of Residence with respect to the Legislation of Canada**

1. For the purpose of calculating the amount of benefits under the *Old Age Security Act*:

- (a) if a person is subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada during any period of presence or residence in India, that period shall be considered as a period of residence in Canada for that person; it shall also be considered to be a period of residence in Canada for that person's spouse or common-law partner and dependants who reside with him or her and who are not subject to the legislation of India by reason of employment;
- (b) if a person is subject to the legislation of India during any period of presence or residence in Canada, that period for that person, and for that person's spouse or common-law partner and dependants who reside with him or her, shall be determined according to the provisions of Canadian legislation.

2. In the application of paragraph 1:

- (a) a person shall be considered to be subject to the legislation of India during a period of presence or residence in Canada only if that person makes compulsory contributions pursuant to that legislation during that period by reason of employment;
- (b) a person shall be considered to be subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada during a period of presence or residence in India only if that person makes contributions pursuant to the plan concerned during that period by reason of employment or self-employment.

**ARTICLE 10****Exceptions**

Les autorités compétentes des États contractants peuvent, par consentement mutuel, modifier l'application des dispositions des articles 6 à 9 à l'égard de toute personne ou catégorie de personnes.

**ARTICLE 11****Définition de certaines périodes de résidence pour l'application de la législation du Canada**

1. Aux fins du calcul des prestations aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* :

- a) si une personne est assujettie au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d'une province du Canada pendant une période quelconque de présence ou de résidence en Inde, cette période est considérée comme une période de résidence au Canada relativement à cette personne; cette période est également considérée comme une période de résidence au Canada pour son époux ou conjoint de fait et pour les personnes à sa charge qui résident avec elle et qui ne sont pas assujettis à la législation de l'Inde en raison d'un emploi;
- b) si une personne est assujettie à la législation de l'Inde pendant une période quelconque de présence ou de résidence au Canada, cette période pour cette personne, de même que pour son époux ou conjoint de fait et pour les personnes à sa charge qui résident avec elle, est déterminée conformément aux dispositions de la législation canadienne.

2. Aux fins de l'application du paragraphe 1 :

- a) une personne n'est considérée assujettie à la législation de l'Inde pendant une période de présence ou de résidence au Canada que si cette personne verse des cotisations obligatoires aux termes de cette législation pendant cette période en raison d'un emploi;
- b) une personne n'est considérée assujettie au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d'une province du Canada pendant une période de présence ou de résidence en Inde que si cette personne verse des cotisations au régime concerné pendant cette période en raison d'un emploi ou d'un travail autonome.

**PART III****PARTIE III****PROVISIONS CONCERNING BENEFITS****DISPOSITIONS CONCERNANT LES PRESTATIONS****CHAPTER 1****SECTION 1****TOTALIZING****TOTALISATION****ARTICLE 12****ARTICLE 12****Periods under the Legislation of India and Canada****Périodes aux termes de la législation de l'Inde et du Canada**

1. If a person is not eligible for a benefit because he or she has not accumulated sufficient creditable periods under the legislation of a Contracting State, the eligibility of that person for that benefit shall be determined by totalizing these periods and those specified in paragraphs 2 through 4, provided that the periods do not overlap.

1. Si une personne n'a pas droit à une prestation vu l'insuffisance de ses périodes admissibles aux termes de la législation d'un État contractant, le droit de cette personne à cette prestation est déterminé par la totalisation de ces périodes et de celles spécifiées aux paragraphes 2 à 4, dans la mesure où ces périodes ne se superposent pas.

2. For purposes of determining eligibility for an old age benefit under the legislation of India:

2. Aux fins de la détermination du droit à une prestation de vieillesse aux termes de la législation de l'Inde :

- (a) a calendar year which is a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as 12 months which are creditable under the legislation of India;
- (b) a month which is a creditable period under the *Old Age Security Act* of Canada and which is not part of a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as a month which is creditable under the legislation of India.

- a) une année civile qui est une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considérée comme une période de 12 mois admissibles aux termes de la législation de l'Inde;
- b) un mois qui est une période admissible aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* du Canada et qui ne fait pas partie d'une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considéré comme un mois admissible aux termes de la législation de l'Inde.

3. For purposes of determining eligibility for a disability or survivor's benefit under the legislation of India, a calendar year which is a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as 12 months which are creditable under the legislation of India.

3. Aux fins de la détermination du droit à une prestation d'invalidité ou de survivant aux termes de la législation de l'Inde, une année civile qui est une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considérée comme une période de 12 mois admissibles aux termes de la législation de l'Inde.

4. (a) For purposes of determining eligibility for a benefit under the *Old Age Security Act* of Canada, a creditable period under the legislation of India shall be considered as a period of residence in Canada;

4. a) Aux fins de la détermination du droit à une prestation aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* du Canada, une période admissible aux termes de la législation de l'Inde est considérée comme une période de résidence au Canada;

(b) For purposes of determining eligibility for a benefit under the *Canada Pension Plan*, a calendar year including at least three months which are creditable under the legislation of India shall be considered as a year which is creditable under the *Canada Pension Plan*.

b) aux fins de la détermination du droit à une prestation aux termes du *Régime de pensions du Canada*, une année civile comptant au moins trois mois qui sont admissibles aux termes de la législation de l'Inde est considérée comme une année admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada*.

**ARTICLE 13****ARTICLE 13****Periods under the Legislation of a Third State****Périodes aux termes de la législation d'un État tiers**

If a person is not eligible for a benefit on the basis of the creditable periods under the legislation of the Contracting States, totalized as provided in Article 12, the eligibility of that person for that benefit shall be determined by totalizing these periods and creditable periods completed under the legislation of a third State with which both Contracting States are bound by social security instruments which provide for the totalizing of periods.

Si une personne n'a pas droit à une prestation en fonction des périodes admissibles aux termes de la législation des États contractants, totalisées conformément à l'article 12, le droit de cette personne à cette prestation est déterminé par la totalisation de ces périodes et des périodes admissibles accomplies aux termes de la législation d'un État tiers avec lequel les États contractants sont liés par des instruments de sécurité sociale prévoyant la totalisation de périodes.

**ARTICLE 14****Minimum Period to be Totalized**

Notwithstanding any other provision of this Agreement, if the total duration of the creditable periods accumulated by a person under the legislation of a Contracting State is less than one year and if, taking into account only those periods, no right to a benefit exists under the legislation of that Contracting State, the competent institution of that Contracting State shall not be required to pay a benefit to that person in respect of those periods by virtue of this Agreement. These creditable periods shall, however, be taken into consideration by the competent institution of the other Contracting State to determine eligibility for the benefits of that Contracting State through the application of Chapter 1.

**CHAPTER 2****BENEFITS UNDER THE LEGISLATION OF CANADA****ARTICLE 15****Benefits under the Old Age Security Act**

1. If a person is eligible for a pension or allowance under the *Old Age Security Act* solely through the application of the totalizing provisions of Chapter 1, the competent institution of Canada shall calculate the amount of the pension or allowance payable to that person in conformity with the provisions of that Act governing the payment of a partial pension or allowance exclusively on the basis of the periods of residence in Canada which may be considered under that Act.

2. Paragraph 1 shall also apply to a person outside Canada who would be eligible for a full pension in Canada but who has not resided in Canada for the minimum period required by the *Old Age Security Act* for the payment of a pension outside Canada.

3. Notwithstanding any other provision of this Article, an Old Age Security pension shall be paid to a person who is outside Canada only if that person's periods of residence, when totalized as provided in Chapter 1, are at least equal to the minimum period of residence in Canada required by the *Old Age Security Act* for the payment of a pension outside Canada.

**ARTICLE 16****Benefits under the Canada Pension Plan**

If a person is eligible for a benefit solely through the application of the totalizing provisions of Chapter 1, the competent institution of Canada shall calculate the amount of benefit payable to that person in the following manner:

- (a) the earnings-related portion of the benefit shall be determined in conformity with the provisions of the *Canada*

**ARTICLE 14****Période minimale à totaliser**

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, si la durée totale des périodes admissibles accumulées par une personne aux termes de la législation d'un État contractant est inférieure à une année et si, compte tenu de ces seules périodes, le droit à une prestation n'est pas acquis aux termes de la législation de cet État contractant, l'institution compétente de cet État contractant n'est pas tenue, aux termes du présent accord, de verser une prestation à cette personne au titre de ces périodes. L'institution compétente de l'autre État contractant toutefois tient compte de ces périodes admissibles pour déterminer le droit aux prestations de cet État contractant conformément à la section 1.

**SECTION 2****PRESTATIONS AUX TERMES DE LA LÉGISLATION DU CANADA****ARTICLE 15****Prestations aux termes de la Loi sur la sécurité de la vieillesse**

1. Si une personne a droit à une pension ou à une allocation en vertu de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* uniquement par l'application des dispositions relatives à la totalisation énoncées à la section 1, l'institution compétente du Canada détermine le montant de la pension ou de l'allocation payable à cette personne conformément aux dispositions de cette loi qui régissent le versement de la pension partielle ou de l'allocation, uniquement en fonction des périodes de résidence au Canada admissibles aux termes de cette loi.

2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également à une personne qui est hors du Canada et qui a droit à une pension intégrale au Canada, mais qui n'a pas résidé au Canada pendant la période minimale exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour le versement d'une pension hors du Canada.

3. Nonobstant toute autre disposition du présent article, une pension de la sécurité de la vieillesse n'est versée à une personne qui est hors du Canada que si les périodes de résidence de cette personne, totalisées conformément à la section 1, sont au moins égales à la période minimale de résidence au Canada exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour le versement de la pension hors du Canada.

**ARTICLE 16****Prestations aux termes du Régime de pensions du Canada**

Si une personne a droit à une prestation uniquement par l'application des dispositions relatives à la totalisation énoncées la section 1, l'institution compétente du Canada détermine le montant de la prestation payable à cette personne comme suit :

- a) la composante liée aux gains de la prestation est calculée conformément aux dispositions du *Régime de pensions du*

*Pension Plan* exclusively on the basis of the pensionable earnings under that Plan;

- (b) the flat-rate portion of the benefit shall be determined by multiplying:
- (i) the amount of the flat-rate portion of the benefit determined in conformity with the provisions of the *Canada Pension Plan*
- by
- (ii) the fraction which represents the ratio of the periods of contributions to the *Canada Pension Plan* in relation to the minimum qualifying period required under that Plan to establish eligibility for that benefit, but in no case shall that fraction exceed the value of one.

*Canada*, uniquement en fonction des gains ouvrant droit à pension crédités aux termes de ce Régime;

- b) la composante à taux uniforme de la prestation est calculée en multipliant :
- i) le montant de la composante à taux uniforme de la prestation déterminé conformément aux dispositions du *Régime de pensions du Canada*
- par
- ii) la fraction qui exprime le rapport entre les périodes de cotisations au *Régime de pensions du Canada* et la période minimale d'admissibilité à cette prestation aux termes de ce Régime, mais cette fraction n'excède en aucun cas la valeur de un.

### CHAPTER 3

### SECTION 3

#### BENEFITS UNDER THE LEGISLATION OF INDIA

#### PRESTATIONS AUX TERMES DE LA LÉGISLATION DE L'INDE

#### ARTICLE 17

#### ARTICLE 17

##### Calculating the Amount of Benefits Payable

##### Calcul du montant de la prestation payable

1. If a person is entitled to a benefit under the legislation of India without taking into account the creditable periods completed under the legislation of Canada, the competent institution of India shall determine the amount of the benefit payable on the basis of the creditable periods completed under its legislation.
2. The competent institution of India shall also calculate the amount of old age, survivors' or disability benefit by applying the rules specified in subparagraphs 3(a) and (b).
3. If a person is entitled to a benefit solely through the application of the totalization provisions of Chapter 1, the competent institution of India:
  - (a) shall calculate the theoretical amount of the benefit which would be paid if the totalized creditable periods accumulated under the legislation of both Contracting States had been accumulated under the legislation of India alone; and
  - (b) on the basis of the theoretical amount calculated in accordance with subparagraph (a), shall determine the amount of the benefit payable by applying the ratio of the duration of the creditable periods completed under the legislation of India to the total aggregate of creditable periods accumulated under the legislation of both Contracting States.

1. Si une personne a le droit de toucher une prestation en vertu de la législation de l'Inde sans égard aux périodes admissibles accomplies en vertu de la législation du Canada, l'institution compétente de l'Inde détermine le montant de la prestation payable en fonction des périodes admissibles accomplies en vertu de sa législation.
2. L'institution compétente de l'Inde calcule également le montant de la prestation de vieillesse, de survivant ou d'invalidité en appliquant les règles visées aux sous-paragraphes 3a) et b).
3. Si une personne a le droit de toucher une prestation uniquement par l'application des dispositions relatives à la totalisation énoncées à la section 1, l'institution compétente de l'Inde :
  - a) calcule le montant théorique de la prestation qui serait versée si les périodes admissibles totales accumulées en vertu de la législation des deux États contractants avaient été accumulées en vertu de la législation de l'Inde seulement;
  - b) selon le montant théorique établi conformément au sous-paragraphé a), détermine le montant de la prestation payable en appliquant le rapport entre la durée des périodes admissibles accomplies en vertu de la législation de l'Inde et le total des périodes admissibles accumulées en vertu de la législation des deux États contractants.

**PART IV****ADMINISTRATIVE AND MISCELLANEOUS PROVISIONS****ARTICLE 18****Administrative Arrangement**

1. The competent authorities of the Contracting States shall conclude an administrative arrangement which establishes the measures necessary for the application of this Agreement.
2. The competent authorities shall designate the liaison agencies of the Contracting States in that arrangement.

**ARTICLE 19****Exchange of Information and Mutual Assistance**

1. The competent authorities and institutions responsible for the application of this Agreement shall:
  - (a) to the extent permitted by the legislation which they administer, communicate to each other any information necessary for the application of this Agreement and the legislation to which the Agreement applies;
  - (b) provide assistance to one another for the purpose of determining eligibility for, or the amount of, any benefit under this Agreement, or under the legislation to which this Agreement applies, as if the matter involved the application of their own legislation;
  - (c) communicate to each other, as soon as possible, all information about the measures taken by them for the application of this Agreement or about changes in their respective legislation in so far as these changes affect the application of this Agreement.
2. The assistance referred to in subparagraph 1(b) shall be provided free of charge, subject to any provision contained in an administrative arrangement concluded pursuant to Article 18 for the reimbursement of certain types of expenses.
3. Unless disclosure is required under the laws of a Contracting State:
  - (a) any information about a person which is transmitted in accordance with this Agreement to that Contracting State by the sending Contracting State is confidential and shall be used only for purposes of implementing this Agreement and the legislation to which this Agreement applies;
  - (b) any information about a person obtained by the receiving Contracting State shall not be disclosed subsequently to any other person, body or country unless the sending Contracting State is notified and considers it advisable and the information is disclosed only for the same purpose for which it was originally disclosed.

**PARTIE IV****DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET DIVERSES****ARTICLE 18****Arrangement administratif**

1. Les autorités compétentes des États contractants concluent un arrangement administratif qui fixe les mesures requises à l'application du présent accord.
2. Les autorités compétentes désignent dans cet arrangement les organismes de liaison des États contractants.

**ARTICLE 19****Échange de renseignements et assistance mutuelle**

1. Les autorités compétentes et les institutions compétentes chargées de l'application du présent accord :
  - a) se transmettent mutuellement, dans la mesure où la législation qu'elles appliquent le permet, tout renseignement requis aux fins de l'application du présent accord et de la législation à laquelle le présent accord s'applique;
  - b) se fournissent assistance aux fins de la détermination du droit à toute prestation ou du montant de toute prestation aux termes du présent accord ou de la législation à laquelle le présent accord s'applique tout comme si cette question touchait l'application de leur propre législation;
  - c) se transmettent mutuellement, dès que possible, tout renseignement concernant les mesures prises aux fins de l'application du présent accord ou les modifications apportées à leur législation respective dans les cas où ces modifications influent sur l'application du présent accord.
2. L'assistance visée au sous-paragraphe 1b) est fournie gratuitement, sous réserve de toute disposition prévue dans un arrangement administratif conclu selon les dispositions de l'article 18 concernant le remboursement de certaines catégories de frais.
3. Sauf si sa divulgation est requise aux termes des lois d'un État contractant :
  - a) tout renseignement relatif à une personne, transmis conformément au présent accord à cet État contractant par l'État contractant expéditeur, est confidentiel et n'est utilisé qu'aux seules fins de l'application du présent accord et de la législation à laquelle le présent accord s'applique;
  - b) tout renseignement relatif à une personne obtenu par un État contractant destinataire n'est divulgué par la suite à toute autre personne, à tout autre organisme ou à tout autre pays que si l'État contractant expéditeur est avisé et considère qu'il est utile de le faire, et que le renseignement n'est divulgué qu'aux fins pour lesquelles il a été divulgué à l'origine.

**ARTICLE 20****Exemption or Reduction of Dues, Fees and Charges**

1. Any exemption from or reduction of legal dues, consular fees and administrative charges for which provision is made in the legislation of a Contracting State in connection with the issuing of any certificate or document required to be produced for the application of that legislation shall be extended to certificates or documents required to be produced for the application of the legislation of the other Contracting State.

2. Any document of an official nature required to be produced for the application of this Agreement shall be exempt from any authentication by diplomatic or consular authorities and or any similar formality.

**ARTICLE 21****Language of Communication**

For the application of this Agreement, the competent authorities and institutions of the Contracting States may communicate directly with one another in any official language of either Contracting State.

**ARTICLE 22****Submitting a Claim, Notice or Appeal**

1. Claims, notices and appeals concerning eligibility for, or the amount of, a benefit under the legislation of a Contracting State which should, for the purposes of that legislation, have been presented within a prescribed period to a competent institution of that Contracting State, but which are presented within the same period to the competent institution of the other Contracting State, shall be treated as if they had been presented to the competent institution of the first Contracting State. The date of presentation of claims, notices and appeals to the competent institution of the other Contracting State shall be deemed to be the date of their presentation to the competent institution of the first Contracting State.

2. Subject to the second sentence of this paragraph, a claim for benefit under the legislation of a Contracting State made after the date of entry into force of this Agreement shall be deemed to be a claim for the corresponding benefit under the legislation of the other Contracting State, provided that the applicant at the time of application:

- (a) requests that it be considered an application under the legislation of the other Contracting State, or
- (b) provides information indicating that creditable periods have been completed under the legislation of the other Contracting State.

The preceding sentence shall not apply if the applicant requests that the claim to the benefit under the legislation of the other Contracting State be delayed.

3. In any case to which paragraph 1 or 2 applies, the competent institution to which the claim, notice or appeal has been submitted shall transmit it without delay to the competent institution of the other Contracting State.

**ARTICLE 20****Exemption ou réduction de droits, d'honoraires ou de frais**

1. Toute exemption ou réduction de droits judiciaires, de droits de chancellerie ou de frais administratifs prévue par la législation d'un État contractant, relativement à la délivrance de tout certificat ou document requis pour l'application de cette législation, est étendue aux certificats ou aux documents requis pour l'application de la législation de l'autre État contractant.

2. Tout document à caractère officiel nécessaire pour l'application du présent accord n'a pas à être légalisé par les autorités diplomatiques ou consulaires ni à faire l'objet de formalités similaires.

**ARTICLE 21****Langue de communication**

Aux fins de l'application du présent accord, les autorités compétentes et les institutions compétentes des États contractants peuvent communiquer directement entre elles dans l'une de leurs langues officielles.

**ARTICLE 22****Présentation d'une demande, d'un avis ou d'un appel**

1. Les demandes, avis et appels relatifs au droit à une prestation ou au montant d'une prestation aux termes de la législation d'un État contractant qui, aux termes de cette législation, auraient dû être présentés à l'institution compétente de cet État contractant dans un délai prescrit, mais qui ont été présentés dans le même délai à l'institution compétente de l'autre État contractant, sont traités comme s'ils avaient été présentés à l'institution compétente du premier État contractant. La date de présentation des demandes, avis ou appels à l'institution compétente de l'autre État contractant est considérée être la date de présentation à l'institution compétente du premier État contractant.

2. Sous réserve de la seconde phrase du présent paragraphe, une demande de prestations présentée en vertu de la législation d'un État contractant après la date d'entrée en vigueur du présent accord est considérée comme une demande visant la prestation correspondante aux termes de la législation de l'autre État contractant à condition qu'au moment de présenter sa demande, le requérant :

- a) soit précise qu'il souhaite que la demande présentée soit considérée comme une demande aux termes de la législation de l'autre État contractant;
- b) soit fournit de l'information indiquant que les périodes admissibles ont été accomplies aux termes de la législation de l'autre État contractant.

La phrase qui précède ne s'applique pas si le requérant précise qu'il souhaite que la demande de prestation aux termes de la législation de l'autre État contractant soit différée.

3. Dans les cas où les dispositions du paragraphe 1 ou 2 s'appliquent, l'institution compétente qui a reçu la demande, l'avis ou l'appel le transmet sans tarder à l'institution compétente de l'autre État contractant.

**ARTICLE 23****Payment of Benefits**

1. The competent institutions of the Contracting States shall pay benefits under this Agreement to beneficiaries who reside outside their territories in a freely convertible currency according to the legislation which they apply.
2. Benefits shall be paid to beneficiaries free from any deduction for administrative expenses that may be incurred in paying the benefits.

**ARTICLE 24****Resolution of Differences**

The competent authorities of the Contracting States shall resolve, to the extent possible, any differences which arise in interpreting or applying this Agreement according to its spirit and fundamental principles.

**ARTICLE 25****Understandings with a Province of Canada**

The relevant authority of India and a province of Canada may conclude understandings concerning any social security matter within provincial jurisdiction in Canada in so far as those understandings are not inconsistent with the provisions of this Agreement.

**PART V****TRANSITIONAL AND FINAL PROVISIONS****ARTICLE 26****Transitional Provisions**

1. Any creditable period completed before the date of entry into force of this Agreement shall be taken into account for the purpose of determining the right to a benefit under this Agreement and its amount.
2. No provision of this Agreement shall confer any right to receive payment of a benefit for a period before the date of entry into force of this Agreement.
3. Subject to paragraph 2, a benefit, other than a lump sum payment, shall be paid under this Agreement in respect of events which happened before the date of entry into force of this Agreement.
4. In applying Article 7, in the case of a person who was sent to a Contracting State prior to the date of entry into force of this Agreement, the periods of employment referred to in that Article shall be considered to begin on the date of entry into force of this Agreement.

**ARTICLE 23****Versement des prestations**

1. Les institutions compétentes des États contractants versent des prestations aux termes du présent accord aux prestataires qui résident à l'extérieur de leur territoire dans toute monnaie qui a libre cours conformément à la législation qu'elles appliquent.
2. Les prestations sont versées aux prestataires sans aucune déduction pour les frais administratifs afférents au versement des prestations.

**ARTICLE 24****Règlement des différends**

Les autorités compétentes des États contractants règlent, dans la mesure du possible, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord, en tenant compte de son esprit et de ses principes fondamentaux.

**ARTICLE 25****Ententes avec une province du Canada**

L'autorité concernée de l'Inde et une province du Canada peuvent conclure des ententes portant sur toute question de sécurité sociale relevant de la compétence provinciale au Canada pour autant que ces ententes ne soient pas contraires aux dispositions du présent accord.

**PARTIE V****DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES****ARTICLE 26****Dispositions transitoires**

1. Toute période admissible accomplie avant la date d'entrée en vigueur du présent accord est prise en considération aux fins de la détermination du droit à une prestation aux termes du présent accord ainsi que du montant de la prestation.
2. Les dispositions du présent accord ne sont pas interprétées comme conférant le droit de toucher une prestation pour une période antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent accord.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2, une prestation, autre qu'une prestation forfaitaire, est versée aux termes du présent accord à l'égard d'événements antérieurs à la date d'entrée en vigueur du présent accord.
4. Dans le cas d'une personne dont le détachement dans un État contractant a commencé avant la date d'entrée en vigueur du présent accord, les périodes d'emploi visées à l'article 7 commencent à la date d'entrée en vigueur du présent accord.

**ARTICLE 27**

**Duration and Termination**

1. This Agreement shall remain in force without any limitation on its duration. It may be terminated at any time by either Contracting State giving 12 months' notice in writing to the other Contracting State.

2. In the event of the termination of this Agreement, any right acquired by a person in accordance with its provisions shall be maintained. The Agreement shall continue to have effect in relation to any person who, prior to its termination, has applied for, and would acquire rights by virtue of the Agreement.

**ARTICLE 28**

**Entry into Force**

The Contracting States shall notify each other, through diplomatic channels, of the completion of their respective constitutional and legal procedures required for the entry into force of this Agreement. This Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the date of receipt of the last notification.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

**DONE** in duplicate at New Delhi, this 6th day of November 2012, in the English, French and Hindi languages, each version being equally authentic.

**EDWARD FAST  
FOR CANADA**

**SHRI VAYALAR RAVI  
FOR THE REPUBLIC  
OF INDIA**

**ARTICLE 27**

**Durée et dénonciation**

1. Le présent accord demeure en vigueur sans limitation de durée. Il peut être dénoncé en tout temps par l'un des États contractants par notification écrite à l'autre État contractant avec un préavis de 12 mois.

2. En cas de dénonciation du présent accord, tout droit acquis par une personne aux termes des dispositions du présent accord est conservé. Le présent accord demeure exécutoire relativement à toute personne qui, avant la dénonciation, a demandé des droits et les obtiendrait en vertu du présent accord.

**ARTICLE 28**

**Entrée en vigueur**

Les États contractants se notifient, par la voie diplomatique, l'accomplissement de leurs procédures juridiques et constitutionnelles respectives nécessaires pour l'entrée en vigueur du présent accord. Le présent accord entre en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant la date de réception de la dernière notification à cet égard.

**EN FOI DE QUOI**, les soussignés, dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent accord.

**FAIT** en double exemplaire à New Delhi, ce 6<sup>e</sup> jour de novembre 2012, en langues française, anglaise et hindi, chaque version faisant également foi.

**POUR LE CANADA  
EDWARD FAST**

**POUR LA RÉPUBLIQUE  
DE L'INDE  
SHRI VAYALAR RAVI**



**TABLE OF CONTENTS**    **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2015-183		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations .....	2332
SOR/2015-184		Agriculture and Agri-Food	Order Repealing the Canadian Egg Marketing Levies Order .....	2334
SOR/2015-185		Finance	By-laws Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act .....	2336
SOR/2015-186	2015-1076	Environment	Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999 .....	2344
SOR/2015-187	2015-1077	Environment	Regulations Amending the Sulphur in Gasoline Regulations .....	2428
SOR/2015-188	2015-1078	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Marine Mammal Regulations .....	2442
SOR/2015-189	2015-1079	Health	Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Tapentadol) .....	2450
SOR/2015-190	2015-1080	Health	Order Amending Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act (Tapendol) .....	2455
SOR/2015-191	2015-1081	Health	Regulations Amending the Narcotic Control Regulations (Synthetic Cannabinoids) .....	2456
SOR/2015-192	2015-1082	Health	Order Amending Schedule II to the Controlled Drugs and Substances Act (Synthetic Cannabinoids) .....	2462
SOR/2015-193	2015-1083	Health	Regulations Amending the Medical Devices Regulations .....	2466
SOR/2015-194	2015-1084	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Schedule to the Witness Protection Program Act (Alberta Witness Security Program) .....	2475
SOR/2015-195	2015-1085	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Firearms Marking Regulations .....	2479
SOR/2015-196	2015-1086	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Other Designated Places) .....	2486
SOR/2015-197	2015-1100	Veterans Affairs	Regulations Amending the Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations .....	2493
SOR/2015-198	2015-1101	Citizenship and Immigration	Regulations Amending the Citizenship Regulations (Miscellaneous Program) .....	2518
SOR/2015-199		Canadian Radio-television and Telecommunications	Regulations Amending the Unsolicited Telecommunications Fees Regulations .....	2522
SI/2015-67	2015-1073	Justice	Order Fixing the Day on which this Order is registered as the Day on which Part 3 of the Zero Tolerance for Barbaric Cultural Practices Act Comes into Force .....	2526
SI/2015-68	2015-1074	Justice	Order Fixing the Day on which this Order is registered as the Day on which Certain Sections of the Tougher Penalties for Child Predators Act Come into Force .....	2527
SI/2015-69	2015-1075	Health	Order Fixing the Day that is 12 months after the Day on which this Order is made as the Day on which An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses) Comes into Force .....	2528
SI/2015-70	2015-1087	Public Safety and Emergency Preparedness	Yosuke Kawasaki Remission Order .....	2530
SI/2015-72		Employment and Social Development	Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India Comes into Force on August 1, 2015 .....	2534

INDEX	SOR: SI:	Statutory Instruments (Regulations) Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents	Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments	
Agreement on Social Security between Canada and the Republic of India Comes into Force on August 1, 2015 — Proclamation Giving Notice .....	SI/2015-72	29/07/15	2534	n	
Old Age Security Act					
Canadian Aviation Security Regulations, 2012 (Other Designated Places) — Regulations Amending .....	SOR/2015-196	16/07/15	2486		
Aeronautics Act					
Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-183	10/07/15	2332		
Farm Products Agencies Act					
Canadian Egg Marketing Levies Order — Order Repealing .....	SOR/2015-184	14/07/15	2334		
Farm Products Agencies Act					
Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-197	16/07/15	2493		
Canadian Forces Members and Veterans Re-establishment and Compensation Act					
Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act — By-laws Amending .....	SOR/2015-185	15/07/15	2336		
Canadian Payments Act					
Citizenship Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending .....	SOR/2015-198	16/07/15	2518		
Citizenship Act					
Firearms Marking Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-195	16/07/15	2479		
Firearms Act					
Marine Mammal Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-188	16/07/15	2442		
Fisheries Act					
Medical Devices Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-193	16/07/15	2466		
Food and Drugs Act					
Narcotic Control Regulations (Synthetic Cannabinoids) — Regulations Amending .....	SOR/2015-191	16/07/15	2456		
Controlled Drugs and Substances Act					
Narcotic Control Regulations (Tapentadol) — Regulations Amending .....	SOR/2015-189	16/07/15	2450		
Controlled Drugs and Substances Act					
On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations and Other Regulations Made Under the Canadian Environmental Protection Act, 1999 — Regulations Amending .....	SOR/2015-186	16/07/15	2344		
Canadian Environmental Protection Act, 1999					
Order Fixing the Day on which this Order is registered as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force .....	SI/2015-68	17/07/15	2527		
Tougher Penalties for Child Predators Act					
Order Fixing the Day on which this Order is registered as the Day on which Part 3 of the Act Comes into Force .....	SI/2015-67	17/07/15	2526		
Zero Tolerance for Barbaric Cultural Practices Act					
Order Fixing the Day that is 12 months after the Day on which this Order is made as the Day on which the Act Comes into Force .....	SI/2015-69	29/07/15	2528	n	
An Act to amend the Food and Drugs Act (non-corrective contact lenses)					
Schedule I to the Controlled Drugs and Substances Act (Tapentadol) — Order Amending .....	SOR/2015-190	16/07/15	2455		
Controlled Drugs and Substances Act					
Schedule II to the Controlled Drugs and Substances Act (Synthetic Cannabinoids) — Order Amending .....	SOR/2015-192	16/07/15	2462		
Controlled Drugs and Substances Act					
Schedule to the Witness Protection Program Act (Alberta Witness Security Program) — Regulations Amending .....	SOR/2015-194	16/07/15	2475		
Witness Protection Program Act					
Sulphur in Gasoline Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-187	16/07/15	2428		
Canadian Environmental Protection Act, 1999					
Unsolicited Telecommunications Fees Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2015-199	20/07/15	2522		
Telecommunications Act					
Yosuke Kawasaki Remission Order .....	SI/2015-70	29/07/15	2530	n	
Financial Administration Act					

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2015-183		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets .....	2332
DORS/2015-184		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance abrogeant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada .....	2334
DORS/2015-185		Finances	Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements .....	2336
DORS/2015-186	2015-1076	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) .....	2344
DORS/2015-187	2015-1077	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans l'essence .....	2428
DORS/2015-188	2015-1078	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement sur les mammifères marins .....	2442
DORS/2015-189	2015-1079	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (tapentadol) .....	2450
DORS/2015-190	2015-1080	Santé	Décret modifiant l'annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (tapentadol) .....	2455
DORS/2015-191	2015-1081	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants (cannabinoïdes synthétiques) .....	2456
DORS/2015-192	2015-1082	Santé	Décret modifiant l'annexe II de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (cannabinoïdes synthétiques) .....	2462
DORS/2015-193	2015-1083	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les instruments médicaux .....	2466
DORS/2015-194	2015-1084	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant l'annexe de la Loi sur le Programme de protection des témoins (Alberta Witness Security Program) .....	2475
DORS/2015-195	2015-1085	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement sur le marquage des armes à feu .....	2479
DORS/2015-196	2015-1086	Transports	Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne (autres endroits désignés) .....	2486
DORS/2015-197	2015-1100	Anciens Combattants	Règlement modifiant le Règlement sur les mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes .....	2493
DORS/2015-198	2015-1101	Citoyenneté et Immigration	Règlement correctif modifiant le Règlement sur la citoyenneté.....	2518
DORS/2015-199		Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	Règlement modifiant le Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées .....	2522
TR/2015-67	2015-1073	Justice	Décret fixant à la date d'enregistrement du présent décret la date d'entrée en vigueur de la partie 3 de la Loi sur la tolérance zéro face aux pratiques culturelles barbares .....	2526
TR/2015-68	2015-1074	Justice	Décret fixant à la date d'enregistrement du présent décret la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi sur le renforcement des peines pour les prédateurs d'enfants .....	2527
TR/2015-69	2015-1075	Santé	Décret fixant à la date qui tombe douze mois après la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue).....	2528
TR/2015-70	2015-1087	Sécurité publique et Protection civile	Décret de remise visant Yosuke Kawasaki.....	2530
TR/2015-72		Emploi et Développement social	Proclamation donnant avis que l'Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l'Inde entre en vigueur le 1 <sup>er</sup> août 2015 .....	2534

**INDEX DORS :** Textes réglementaires (Règlements)  
**TR :** Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abrogé

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Accord de sécurité sociale entre le Canada et la République de l'Inde entre en vigueur le 1 <sup>er</sup> août 2015 — Proclamation donnant avis ..... Sécurité de la vieillesse (Loi)	TR/2015-72	29/07/15	2534	n
Annexe I de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (tapentadol) — Décret modifiant ..... Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant)	DORS/2015-190	16/07/15	2455	
Annexe II de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (cannabinoïdes synthétiques) — Décret modifiant ..... Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant)	DORS/2015-192	16/07/15	2462	
Annexe de la Loi sur le Programme de protection des témoins (Alberta Witness Security Program) — Règlement modifiant..... Programme de protection des témoins (Loi)	DORS/2015-194	16/07/15	2475	
Certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements — Règlement administratif modifiant ..... Paiements (Loi canadienne)	DORS/2015-185	15/07/15	2336	
Citoyenneté — Règlement correctif modifiant le Règlement ..... Citoyenneté (Loi)	DORS/2015-198	16/07/15	2518	
Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien ..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2015-183	10/07/15	2332	
Décret fixant à la date d'enregistrement du présent décret la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi ..... Renforcement des peines pour les prédateurs d'enfants (Loi)	TR/2015-68	17/07/15	2527	
Décret fixant à la date d'enregistrement du présent décret la date d'entrée en vigueur de la partie 3 de la loi ..... Tolérance zéro face aux pratiques culturelles barbares (Loi)	TR/2015-67	17/07/15	2526	
Décret fixant à la date qui tombe douze mois après la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de la loi ..... Aliments et drogues (lentilles cornéennes qui ne corrigent pas la vue) (Loi modifiant la Loi)	TR/2015-69	29/07/15	2528	n
Droits relatifs aux télécommunications non sollicitées — Règlement modifiant le Règlement ..... Télécommunications (Loi)	DORS/2015-199	20/07/15	2522	
Émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et d'autres règlements pris en vertu de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) — Règlement modifiant le Règlement..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2015-186	16/07/15	2344	
Instrument médicaux — Règlement modifiant le Règlement ..... Aliments et drogues (Loi)	DORS/2015-193	16/07/15	2466	
Mammifères marins — Règlement modifiant le Règlement ..... Pêches (Loi)	DORS/2015-188	16/07/15	2442	
Marquage des armes à feu — Règlement modifiant le Règlement ..... Armes à feu (Loi)	DORS/2015-195	16/07/15	2479	
Mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes — Règlement modifiant le Règlement ..... Mesures de réinsertion et d'indemnisation des militaires et vétérans des Forces canadiennes (Loi)	DORS/2015-197	16/07/15	2493	
Redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada — Ordonnance abrogeant l'Ordonnance ..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2015-184	14/07/15	2334	
Soufre dans l'essence — Règlement modifiant le Règlement ..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2015-187	16/07/15	2428	
Stupéfiants (cannabinoïdes synthétiques) — Règlement modifiant le Règlement ..... Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant)	DORS/2015-191	16/07/15	2456	
Stupéfiants (tapentadol) — Règlement modifiant le Règlement ..... Certaines drogues et autres substances (Loi réglementant)	DORS/2015-189	16/07/15	2450	

**INDEX** (*suite*)

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Sûreté aérienne (autres endroits désignés) — Règlement modifiant le Règlement canadien de 2012..... Aéronautique (Loi)	<a href="#">DORS/2015-196</a>	16/07/15	2486	
Yosuke Kawasaki — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2015-70</a>	29/07/15	2530	n