

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, FEBRUARY 16, 2000

OTTAWA, LE MERCREDI 16 FÉVRIER 2000

Statutory Instruments 2000

Textes réglementaires 2000

SOR/2000-41 to 49 and SI/2000-4

DORS/2000-41 à 49 et TR/2000-4

Pages 174 to 231

Pages 174 à 231

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 5, 2000 and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

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

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 5 janvier 2000 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

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

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/2000-41 26 January, 2000

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

Order Amending General Import Permit No. 1 — Dairy Products for Personal Use

The Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 8(1.1)^a and 10(1)^b of the *Export and Import Permits Act*, hereby makes the annexed *Order Amending General Import Permit No. 1 — Dairy Products for Personal Use*.

Ottawa, January 26, 2000

Lloyd Axworthy
Minister of Foreign Affairs

ORDER AMENDING GENERAL IMPORT PERMIT NO. 1 — DAIRY PRODUCTS FOR PERSONAL USE

AMENDMENT

1. Section 3 of *General Import Permit No. 1 — Dairy Products for Personal Use*¹ is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), any resident of Canada may, under the authority of this Permit, import into Canada for the personal use of the importer and the importer's household dairy products not exceeding \$20 in value for each importation.

(2) The \$20 limit in value for each importation does not apply in respect of the dairy products set out in item 5 of the schedule.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This amendment reflects the change recommended by the Appellate Body of the World Trade Organization to bring Canada's import policy on fluid milk imports for personal use into conformity with our obligations under the World Trade Organization. The ruling by the Appellate Body found that the current monetary limit on imports of fluid milk was inconsistent with Canada's

^a S.C. 1994, c. 47, s. 108(1)

^b S.C. 1994, c. 47, s. 111

¹ SOR/95-40; SOR/97-40

Enregistrement
DORS/2000-41 26 janvier 2000

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET
D'IMPORTATION

Arrêté modifiant la Licence générale d'importation n° 1 — Produits laitiers pour usage personnel

En vertu des paragraphes 8(1.1)^a et 10(1)^b de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*, le ministre des Affaires étrangères prend l'*Arrêté modifiant la Licence générale d'importation n° 1 — Produits laitiers pour usage personnel*, ci-après.

Ottawa, le 26 janvier 2000

Le ministre des Affaires étrangères,
Lloyd Axworthy

ARRÊTÉ MODIFIANT LA LICENCE GÉNÉRALE D'IMPORTATION N° 1 — PRODUITS LAITIERS POUR USAGE PERSONNEL

MODIFICATION

1. L'article 3 de la *Licence générale d'importation n° 1 — Produits laitiers pour usage personnel*¹ est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout résident du Canada peut, en vertu de la présente licence, importer au Canada des produits laitiers d'une valeur n'excédant pas 20 \$ par importation pour l'usage personnel de l'importateur et des personnes vivant sous son toit.

(2) Les produits laitiers visés à l'article 5 de l'annexe ne sont pas assujettis aux limites monétaires du paragraphe (1).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie de l'arrêté.)

Description

Cette modification reflète les changements recommandés par l'Organe d'appel de l'Organisation mondiale du commerce, visant à rendre la politique d'importation du Canada sur les produits laitiers de consommation pour usage personnel conforme à nos obligations à l'égard de l'OMC. La décision rendue par l'Organe d'appel indiquait que la limite monétaire actuelle sur les

^a L.C. 1994, ch. 47, par. 108(1)

^b L.C. 1994, ch. 47, art. 111

¹ DORS/95-40; DORS/97-40

WTO's obligations and should be removed. The issue arises out of a challenge to Canada's restrictions on the entry of fluid milk brought by the United States. There is expected to be limited impact on the volume of fluid milk imports as imports remain restricted to personal use.

Alternatives

No alternatives were considered.

Benefits and Costs

This amended Order will have limited impact on existing policy and will involve no new financial implications.

Consultation

There has been regular consultation with both Canadian industry and other government departments regarding the issue, with the full support of all concerned to amend the measure as proposed. Canada Customs is fully aware of the proposed changes.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement are a border issue and will continue to be implemented by Customs officers as in the past. No significant changes are anticipated.

Contact

Kathleen Mackay
Deputy Director
Trade Controls Policy Division (EPM)
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
P.O. Box 481
Station "A"
Ottawa, Ontario
K1N 9K6
Tel.: (613) 995-2744

importations de produits laitiers de consommation n'était pas conforme aux obligations du Canada dans le cadre de l'OMC et qu'elle devait être éliminée. Cette question découle d'une contestation formulée par les États-Unis au sujet des restrictions canadiennes sur l'importation de produits laitiers de consommation. On s'attend à ce que l'incidence de cette mesure sur les importations de produits laitiers de consommation soit limitée, les importations demeurant réservées à l'usage personnel.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée.

Avantages et coûts

Cet arrêté modifié aura un effet limité sur la politique en vigueur et n'aura aucune nouvelle incidence financière.

Consultations

Cette question a fait l'objet de consultations régulières auprès de l'industrie canadienne et des autres ministères fédéraux. Toutes les parties intéressées s'entendent pour modifier la mesure tel que proposé. Douanes Canada a été informée des modifications suggérées.

Respect et exécution

Le respect et l'exécution des modifications sont des questions frontalières et continueront d'être mis en oeuvre par les agents de douane. Aucun changement important n'est prévu.

Personne-ressource

Kathleen Mackay
Directrice adjointe
Direction de la politique sur la réglementation commerciale (EPM)
Direction générale des contrôles à l'exportation et à l'importation
Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international
C.P. 481
Succursale A
Ottawa (Ontario)
K1N 9K6
Tél. : (613) 995-2744

Registration
SOR/2000-42 27 January, 2000

CANADA DEPOSIT INSURANCE CORPORATION ACT

Exemption from Deposit Insurance By-Law (Prescribed Deposits)

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to subsections 26.01(3)^a and (4)^a of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, hereby makes the annexed *Exemption from Deposit Insurance By-Law (Prescribed Deposits)*.

January 26, 2000

EXEMPTION FROM DEPOSIT INSURANCE BY-LAW (PRESCRIBED DEPOSITS)

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in this By-law.
- “Act” means the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*. (*Loi*)
- “deposit” has the meaning that would be given to it by the schedule to the Act, for the purposes of deposit insurance, if that schedule were read without reference to subsections 2(2), (5) and (6) of that schedule. (*dépôt*)
- “entity” has the same meaning as in section 2 of the *Bank Act*. (*entité*)
- “first deposit transaction” means the first deposit transaction, in relation to a prescribed deposit referred to in section 2, between a person and a bank that has made an application under section 26.02 of the Act, whether that transaction took place before or after the application was made. (*première opération de dépôt*)

PRESCRIBED DEPOSITS

2. For the purposes of subsection 26.01(3) of the Act, a prescribed deposit is a deposit of less than \$150,000 that is taken by a bank that has made an application under section 26.02 of that Act from

- (a) Her Majesty in right of Canada or in right of a province, an agent of Her Majesty in either of those rights, including a municipal or public body empowered to perform a function of government in Canada, or an entity controlled by Her Majesty in either of those rights;
- (b) the government of a foreign country or any political subdivision of that country, an agency of the government of a foreign country or any political subdivision of that country, or an entity that is controlled by the government of a foreign country or any political subdivision of that country;
- (c) an international agency of which Canada is a member, including the Inter-American Development Bank, the Asian Development Bank, the Caribbean Development Bank, the European Bank for Reconstruction and Development and any other international regional bank of which Canada is a

^a S.C. 1999, c. 28, s. 101

Enregistrement
DORS/2000-42 27 janvier 2000

LOI SUR LA SOCIÉTÉ D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU
CANADA

Règlement administratif sur l'exemption d'assurance-dépôts (dépôts)

En vertu des paragraphes 26.01(3)^a et (4)^a de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*, le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada prend le *Règlement administratif sur l'exemption d'assurance-dépôts (dépôts)*, ci-après.

Le 26 janvier 2000

RÈGLEMENT ADMINISTRATIF SUR L'EXEMPTION D'ASSURANCE-DÉPÔTS (DÉPÔTS)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement administratif.
- « dépôt » S'entend au sens que lui donne l'annexe de la Loi, dans le cadre de l'assurance-dépôts, exception faite des paragraphes 2(2), (5) et (6) de celle-ci. (*deposit*)
- « entité » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur les banques*. (*entity*)
- « Loi » La *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*. (*Act*)
- « première opération de dépôt » Première opération de dépôt entre une personne et la banque qui a présenté une demande conformément à l'article 26.02 de la Loi, que l'opération ait lieu avant ou après la demande, à l'égard d'un dépôt prévu à l'article 2. (*first deposit transaction*)

DÉPÔTS

2. Est un dépôt, pour l'application du paragraphe 26.01(3) de la Loi, le dépôt de moins de 150 000 \$ accepté par la banque qui a présenté une demande conformément à l'article 26.02 de la Loi de la part de l'une ou l'autre des personnes suivantes :

- a) Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou un mandataire de celle-ci, y compris une administration municipale ou un organisme public habilité à s'acquitter d'une fonction gouvernementale au Canada ou une entité contrôlée par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province;
- b) le gouvernement d'un pays étranger ou d'une subdivision politique d'un tel pays, un organisme d'un tel gouvernement ou une entité contrôlée par un tel gouvernement;
- c) une organisation internationale dont est membre le Canada, y compris une organisation internationale membre du groupe de la Banque mondiale, la Banque interaméricaine de développement, la Banque asiatique de développement, la Banque de développement des Caraïbes, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement et toute autre banque régionale internationale;

^a L.C. 1999, ch. 28, art. 101

member, and an international agency of which Canada is a member that is a member of the World Bank Group;

(d) a financial institution as defined in section 2 of the *Bank Act*;

(e) a pension fund that is maintained in respect of a pension plan registered for income tax purposes and that has total assets under administration of more than \$100 million at the time the first deposit transaction is made;

(f) a mutual fund that is regulated under an Act of the legislature of a province or under the laws of a jurisdiction outside Canada and the assets of which are managed by a person that has total assets under their management of more than \$10 million at the time the first deposit transaction is made;

(g) an entity that, at the time the first deposit transaction is made, has for the fiscal year immediately preceding that deposit transaction, gross revenues of more than \$5 million; or

(h) any other entity, where the deposit facilitates the provision of the following services by the bank to the entity, namely,

(i) lending money,

(ii) dealing in foreign exchange, or

(iii) dealing in securities, other than debt obligations of the bank.

COMING INTO FORCE

3. This By-law comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the By-Law.)

Description

Amendments to the *Bank Act*, the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* ("CDIC Act") and the *Canadian Payments Association Act* allow banks that accept primarily wholesale deposits (\$150,000 or more) to take such deposits without being members of Canada Deposit Insurance Corporation ("to opt out"). These amendments were contained in *An Act to amend certain laws relating to financial institutions*. Under the amendments, opted out banks are prohibited from taking retail deposits (those under \$150,000), subject to a one per cent *de minimus* rule. The relevant provisions of this Act came into force on October 15, 1999.

Section 101 of *An Act to amend the Bank Act, the Winding-up and Restructuring Act and other Acts relating to financial institutions and to make consequential amendments to other Acts* amends the CDIC Act and authorizes the Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation ("CDIC") to make by-laws prescribing deposits which would be excepted from the definition of retail deposits in order to calculate the one per cent *de minimus* rule. It also authorizes CDIC to prescribe terms and conditions with respect to the acceptance of these "prescribed deposits". The relevant provisions of this Act are contained in subsection 26.01(4) of the CDIC Act and came into force on October 15, 1999.

d) une institution financière au sens de l'article 2 de la *Loi sur les banques*;

e) une caisse de retraite qui est établie à l'égard d'un régime de pension enregistré aux fins de l'impôt sur le revenu et dont les éléments d'actif administrés totalisent plus de 100 millions de dollars au moment de la première opération de dépôt;

f) un fonds mutuel qui est régi par une loi provinciale ou étrangère et dont les éléments d'actif sont gérés par une personne gérant plus de 10 millions de dollars d'éléments d'actif au moment de la première opération de dépôt;

g) une entité qui, au moment de la première opération de dépôt, compte pour l'exercice précédent des recettes brutes de plus de 5 millions de dollars;

h) toute autre entité, si le dépôt facilite la prestation à celle-ci des services suivants par la banque :

(i) prêts d'argent,

(ii) opérations de change,

(iii) opérations sur titres, autres que les titres de créance de la banque.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La *Loi modifiant la législation relative aux institutions financières* apporte diverses modifications à la *Loi sur les banques*, à la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (« Loi sur la SADC ») et à la *Loi sur l'Association canadienne des paiements*. Ces modifications autorisent les banques qui acceptent principalement des dépôts de gros (150 000 \$ et plus) à exercer cette activité sans avoir la qualité d'institution membre (« se désaffilier ») de la Société d'assurance-dépôts du Canada (« SADC »). Aux termes de ces modifications, les banques sans police d'assurance-dépôts s'engagent par ailleurs à faire en sorte que le total des dépôts de détail (c'est-à-dire la somme des dépôts de moins de 150 000 \$) en leur possession représente moins de un pour cent de la somme de tous leurs dépôts (« règle du seuil minimum »). Les dispositions applicables de cette loi modificative sont entrées en vigueur le 15 octobre 1999.

L'article 101 de la *Loi modifiant la Loi sur les banques, la Loi sur les liquidations et les restructurations et d'autres lois relatives aux institutions financières et apportant des modifications corrélatives à certaines lois* modifie la Loi sur la SADC et autorise le conseil d'administration de la SADC à définir, par règlement administratif, les dépôts qui doivent être exclus de la définition de dépôts de détail aux fins de l'application de la règle du seuil minimum. Cet article autorise également la SADC à définir les modalités et les conditions d'acceptation des dépôts visés par règlement. Les dispositions applicables de cette loi modificative sont prévues au paragraphe 26.01(4) de la Loi sur la SADC et sont entrées en vigueur le 15 octobre 1999.

The *Exemption from Deposit Insurance By-Law (Prescribed Deposits)* ("the By-law") is required to implement policy set out in the legislation to allow certain exceptions to the prohibition on retail deposit-taking applicable to banks that wish to opt out. The By-law sets out the exceptions. The exceptions are limited to deposits from specified classes of depositors that are deemed to be sophisticated. Once the By-law is in force, only prescribed deposits under \$150,000 will be excluded from the pool of deposits on which the calculation of the one per cent *de minimus* set out in paragraph 26.03(1)(b) of the CDIC Act is based. This is one of the criteria that a bank applying to opt out must meet before authorization to opt out is granted by CDIC.

This By-law parallels regulations under the *Bank Act* that will allow the same exceptions to the prohibition on the retail deposit-taking by full service foreign bank branches. The By-law and the regulations impose the same requirements on all banks taking wholesale deposits not covered by CDIC deposit insurance.

Alternatives

Because a By-law is required to implement legislation, no alternatives were considered.

Benefits and Costs

The By-law allows banks that wish to take wholesale deposits without being members of CDIC increased flexibility to retain and serve certain classes of depositors. There are no additional costs associated with the new By-law.

Consultation

The legislative provisions that authorize the Board of Directors of CDIC to make this By-law were included in Bill C-67, as a result of consultation with interested member institutions following the introduction of the Bill. The draft By-law and parallel Regulations under the *Bank Act* were sent to those interested members and other interested stakeholders for comments. Officials from the Department of Finance, the Office of the Superintendent of Financial Institutions and CDIC have met with these parties on several occasions to review the proposed system. Minor technical amendments were made as a result of changes suggested at meetings. Interested parties have indicated their support for the By-law.

The text of the By-law was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on December 18, 1999. CDIC did not receive any comments following pre-publication.

Compliance and Enforcement

CDIC will not grant authorization to an applicant to opt out unless it is satisfied that the applicant complies with the requirements of the CDIC Act. The application fee paid by each applicant bank will cover the cost of ensuring such compliance.

Il est nécessaire de prendre le *Règlement administratif sur l'exemption d'assurance-dépôts (dépôts)* (le « règlement ») afin de mettre en oeuvre les dispositions législatives qui prévoient certaines exceptions à l'interdiction d'accepter des dépôts de détail imposées aux banques qui désirent se désaffilier de la SADC. Le règlement définit les exceptions, qui se limitent aux dépôts effectués de la part ou au bénéfice de catégories précises de déposants réputés avertis. Une fois que le règlement sera entré en vigueur, seuls les dépôts de moins de 150 000 \$ visés par règlement seront exclus du calcul basé sur le total des dépôts de détail en application de la règle du seuil minimum prévu à l'alinéa 26.03(1)b) de la Loi sur la SADC. Il s'agit d'une condition que toute banque présentant une demande de désaffiliation à la SADC doit remplir pour que cette dernière agrée sa demande.

Les dispositions du règlement sont semblables à la réglementation en application de la *Loi sur les banques* en vue d'autoriser, dans le cas des succursales de banques étrangères offrant des services complets, les mêmes exceptions à l'interdiction de détenir des dépôts de détail. Le règlement et la réglementation imposent les mêmes conditions à toutes les banques qui acceptent des dépôts de gros non couverts par l'assurance-dépôts de la SADC.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange n'a été envisagée puisque le règlement sert à faire appliquer la loi.

Avantages et coûts

Le règlement donne aux banques qui comptent accepter des dépôts de gros sans avoir la qualité de membre de la SADC une plus grande marge de manoeuvre pour servir et conserver des catégories bien précises de déposants. Il n'y a aucun frais additionnels liés au règlement.

Consultations

Les dispositions législatives autorisant le conseil d'administration de la SADC à prendre le règlement ont été ajoutées au projet de loi C-67 à la lumière des consultations menées auprès des institutions membres intéressées, après le dépôt du projet de loi. Le projet de règlement et la réglementation similaire proposée en application de la *Loi sur les banques* ont été envoyés aux institutions membres intéressées et aux autres parties intéressées afin de recueillir leurs commentaires. Des modifications de formes mineures ont été apportées au règlement à la suite de rencontres entre ces intéressés et des représentants du ministère des Finances, du Bureau du surintendant des institutions financières et de la SADC. Les intéressés ont indiqué qu'ils souscrivaient au règlement.

Le texte du règlement a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie 1 le 18 décembre 1999. La SADC n'a reçu aucun commentaire à la suite de la publication préalable.

Respect et exécution

La SADC n'autorisera une demande de désaffiliation que si elle est convaincue que le demandeur satisfait aux exigences de la Loi sur la SADC. Les droits payés par les demandeurs serviront à couvrir les frais qui seront engagés au titre de la vérification de cette conformité.

Contact

Jill Stewart
Director of Insurance, Compliance
Canada Deposit Insurance Corporation
50 O'Connor Street
17th Floor
Ottawa, Ontario
K1P 5W5
Tel.: (613) 943-1981
FAX: (613) 996-6095
E-mail: jstewart@cdic.ca

Personne-ressource

Jill Stewart
Directrice de l'assurance, conformité
Société d'assurance-dépôts du Canada
50, rue O'Connor
17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1P 5W5
Téléphone : (613) 943-1981
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-6095
Courriel : jstewart@cdic.ca

Registration
SOR/2000-43 1 February, 2000

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations

P.C. 2000-79 1 February, 2000

Whereas, pursuant to subsection 48(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 5, 1999, a copy of the proposed *Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Whereas, pursuant to subsection 34(1)^b of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, the federal-provincial advisory committee has been given an opportunity to provide its advice under section 6 of that Act;

And whereas, in the opinion of the Governor in Council, pursuant to subsection 34(3) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, the proposed Regulations do not regulate an aspect of a substance that is regulated by or under any other Act of Parliament;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 34(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, hereby makes the annexed *Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations*.

GASOLINE AND GASOLINE BLEND DISPENSING FLOW RATE REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations. “gasoline” means

- (a) a fuel that is sold or represented as gasoline; or
- (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 standard CAN/CGSB-3.5-94, *Unleaded Automotive Gasoline*, as amended from time to time:
 - (i) a vapour pressure of at least 38 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

Enregistrement
DORS/2000-43 1 février 2000

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges

C.P. 2000-79 1 février 2000

Attendu que, conformément au paragraphe 48(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 juin 1999, le projet de règlement intitulé *Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^b de cette loi, le comité consultatif fédéro-provincial s'est vu accorder la possibilité de formuler ses conseils dans le cadre de l'article 6 de celle-ci;

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis que, aux termes du paragraphe 34(3) de cette loi, le règlement ne vise pas un point déjà réglementé sous le régime d'une autre loi fédérale,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 34(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE DÉBIT DE DISTRIBUTION DE L'ESSENCE ET DE SES MÉLANGES

DÉFINITIONS

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

« détaillant » Toute personne qui possède ou exploite tout établissement où de l'essence ou un mélange d'essence est vendu ou mis en vente pour usage dans des véhicules routiers. (*retailer*)

« essence » Selon le cas :

- a) tout combustible vendu ou présenté comme de l'essence automobile;
- 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 suivantes, selon la méthode d'essai applicable indiquée dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-94, intitulée *Essence automobile sans plomb*, avec ses modifications successives :

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

^b S.C. 1989, c. 9, s. 2

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

^b L.C. 1989, ch. 9, art. 2

(iv) a distillation temperature, at which 50% of the fuel has evaporated, of not less than 65°C and not greater than 120°C. (*essence*)

“gasoline blend” means any mixture of gasoline and oxygenate that is suitable for use in a spark ignition engine. (*mélange d’essence*)

“heavy-duty vehicle” means an on-road vehicle that has

- (a) a maximum design loaded weight rating specified by a manufacturer of more than 3856 kg;
- (b) a curb weight of more than 2722 kg; or
- (c) an area enclosed by the geometric projection of the basic vehicle, which includes tires but does not include mirrors or air deflectors, along the longitudinal axis of the vehicle onto a plane perpendicular to that axis, of more than 4.2 m². (*véhicule lourd*)

“on-road vehicle” means any self-propelled vehicle that is designed to be driven on roads. (*véhicule routier*)

“oxygenate” means an oxygen-containing, ashless, organic compound that, when added to gasoline, increases the oxygen content in the gasoline. (*produit oxygéné*)

“retailer” means any person who owns or operates any establishment at which gasoline or a gasoline blend is sold or offered for sale for use in an on-road vehicle. (*détaillant*)

“wholesale purchaser-consumer” means any person that is not a retailer and that stores gasoline or a gasoline blend in a storage tank of at least 2100 L for use in an on-road vehicle. (*grossiste acheteur-consommateur*)

APPLICATION

2. These Regulations apply to the flow rate from any nozzle that is used to dispense gasoline, or a gasoline blend, that contains benzene, but do not apply to the flow rate from any nozzle that is used exclusively to dispense gasoline or a gasoline blend into heavy-duty vehicles.

MAXIMUM DISPENSING FLOW RATE

3. No retailer or wholesale purchaser-consumer shall use or offer for use a nozzle to dispense gasoline or a gasoline blend into an on-road vehicle if the flow rate from the nozzle exceeds 38 L/min.

METHOD OF DETERMINING DISPENSING FLOW RATE

4. (1) A person shall determine the flow rate referred to in section 3 by measuring the amount of time it takes to dispense 10.0 L of gasoline or a gasoline blend from the nozzle with the nozzle operated at the maximum flow rate.

(2) In making the determination referred to in subsection (1), the person shall

- (a) use a digital stopwatch that reads to at least 0.01 seconds to measure the dispensing time;
- (b) use the dispenser’s volume meter to measure the dispensed volume of gasoline or gasoline blend; and
- (c) start the stopwatch when the dispenser’s volume meter indicates that 2.0 L of gasoline or gasoline blend have been dispensed.

(i) une tension de vapeur d’au moins 38 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 65 °C et d’au plus 120 °C. (*gasoline*)

« grossiste acheteur-consommateur » Quiconque n’est pas un détaillant et entrepose de l’essence ou un mélange d’essence dans un réservoir de stockage d’une capacité d’au moins 2 100 L pour usage dans des véhicules routiers. (*wholesale purchaser-consumer*)

« mélange d’essence » Toute mixture d’essence et de produit oxygéné utilisable dans un moteur à allumage par bougies. (*gasoline blend*)

« produit oxygéné » Tout composé organique oxygéné sans cendres qui, ajouté à l’essence, augmente la teneur en oxygène de celle-ci. (*oxygenate*)

« véhicule lourd » Véhicule routier dont, selon le cas :

- a) le poids théorique maximal du véhicule chargé donné par le fabricant est supérieur à 3 856 kg;
- b) le poids à vide est supérieur à 2 722 kg;
- c) la surface délimitée par la projection géométrique du véhicule de base — lequel comprend les pneus mais ne comprend pas les rétroviseurs et les déflecteurs d’air — selon l’axe longitudinal du véhicule sur un plan perpendiculaire à cet axe est supérieure à 4,2 m². (*heavy-duty vehicle*)

« véhicule routier » Tout véhicule autopropulsé conçu pour circuler sur la route. (*on-road vehicle*)

CHAMP D’APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique au débit de distribution à partir d’un pistolet utilisé pour verser de l’essence, ou un mélange d’essence, contenant du benzène, sauf lorsque le pistolet est utilisé exclusivement pour des véhicules lourds.

DÉBIT MAXIMUM DE DISTRIBUTION

3. Nul détaillant ou grossiste acheteur-consommateur ne peut utiliser un pistolet, ou en offrir l’utilisation, pour verser de l’essence ou un mélange d’essence dans un véhicule routier si le débit de distribution à partir du pistolet est supérieur à 38 L/min.

MÉTHODE DE DÉTERMINATION DU DÉBIT DE DISTRIBUTION

4. (1) Quiconque détermine le débit de distribution visé à l’article 3 mesure le temps qu’il faut pour verser 10,0 L d’essence ou d’un mélange d’essence à partir du pistolet, celui-ci étant utilisé au débit maximum.

(2) Quiconque effectue la détermination mentionnée au paragraphe (1) :

- a) se sert d’un chronomètre numérique d’une précision d’au moins 0,01 seconde pour mesurer le temps de distribution;
- b) se sert du volumètre du distributeur pour mesurer le volume d’essence ou du mélange d’essence;
- c) met en marche le chronomètre lorsque le volumètre du distributeur indique que 2,0 L d’essence, ou d’un mélange d’essence, ont été versés.

(3) The person shall use the following formula to calculate the dispensing flow rate of gasoline or a gasoline blend from the nozzle, in litres per minute:

$$\text{Flow Rate} = 60 \times [V_f - V_i] / [T_f - T_i]$$

where

T_i is the reading of the stopwatch, in seconds, when the person starts the stopwatch;

T_f is the reading of the stopwatch, in seconds, when the person stops the stopwatch;

V_i is the reading of the dispenser's volume meter, in litres, when the person starts the stopwatch; and

V_f is the reading of the dispenser's volume meter, in litres, when the person stops the stopwatch.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force 12 months after the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations* (hereinafter referred to as the Regulations) will protect the health of Canadians by reducing emissions of benzene and other volatile organic compounds (VOCs) into the environment during the refuelling of on-road vehicles. This will be achieved by ensuring that in-use fuel dispensing flow rates do not exceed the design capacity of the filler pipes on the existing fleet of vehicles and of new on-board refuelling vapor recovery (ORVR) systems being introduced on Canadian vehicles. ORVR systems are designed to reduce refuelling vapour emissions of benzene and other VOCs by 95% and to perform effectively with fuel dispensing flow rates up to 38 litres per minute (L/min).

The Regulations will prohibit retailers and wholesale purchaser-consumers of benzene-containing gasoline and gasoline blends from using or offering for use any nozzle to dispense those fuels into on-road vehicles if the flow rate from the nozzle exceeds 38 L/min, effective 12 months after registration of the Regulations. Wholesale purchaser-consumers are primarily vehicle fleet operators with central refuelling facilities. The Regulations are based on a performance standard and allow the flow rate to be controlled by any means in the pump/dispenser system, provided that the flow rate from the nozzle does not exceed 38 L/min. This approach gives affected parties the flexibility of limiting fuel dispensing flow rates in the manner that is best-suited for their facilities. Fuel dispensers that are dedicated exclusively to refuelling heavy-duty vehicles or diesel-fuelled vehicles are not covered by the Regulations, because fuel dispensing flow rates are not expected to materially affect the refuelling emissions of those types of vehicles.

The Regulations are made pursuant to section 34 of the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA). This section

(3) Quiconque calcule le débit d'essence ou d'un mélange d'essence à partir du pistolet, en litres par minute, se sert de la formule suivante :

$$\text{Débit} = 60 \times [V_f - V_i] / [T_f - T_i]$$

où :

T_i représente le relevé du chronomètre, en secondes, à sa mise en marche;

T_f le relevé du chronomètre, en secondes, à son arrêt;

V_i le relevé du volumètre du distributeur, en litres, à la mise en marche du chronomètre;

V_f le relevé du volumètre du distributeur, en litres, à l'arrêt du chronomètre.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur 12 mois après la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges* (ci-après appelé le règlement) protégera la santé des Canadiens en réduisant les émissions de benzène et d'autres composés organiques volatils (COV) rejetées dans l'environnement au cours du ravitaillement des véhicules routiers. À cette fin, on prendra des mesures pour faire en sorte que le débit du carburant ne dépasse pas la capacité théorique des tuyaux de remplissage du parc existant de véhicules et des nouveaux récupérateurs de vapeurs de ravitaillement de bord (RVRB) qu'on est en train d'installer sur les véhicules canadiens. Les RVRB sont conçus pour réduire de 95 % les émissions de vapeurs de benzène et d'autres COV produites au moment du ravitaillement et pour donner un rendement efficace à un débit maximal de carburant de 38 litres/minute (L/min).

Le règlement, qui entrera en vigueur 12 mois après l'enregistrement, interdira aux détaillants et aux grossistes acheteurs-consommateurs d'essence et de mélanges d'essence contenant du benzène d'utiliser ou d'offrir l'utilisation d'un pistolet, pour distribuer ces carburants à des véhicules routiers, si le débit du pistolet dépasse 38 L/min. Les grossistes acheteurs-consommateurs sont principalement les exploitants de parcs de véhicules possédant des installations centrales de ravitaillement. Le règlement est fondé sur une norme de rendement et permet de contrôler le débit par n'importe quel moyen dans le système de pompage/distribution à condition que le débit à partir du pistolet ne dépasse pas 38 L/min. Cette façon de procéder donne aux parties intéressées la flexibilité nécessaire pour limiter les débits de carburant de la façon qui convient le mieux à leurs installations. Le règlement ne couvre pas les distributeurs de carburant réservé exclusivement aux véhicules lourds ou aux véhicules alimentés au diesel parce qu'on ne s'attend pas à ce que les débits de carburant aient une incidence importante sur les émissions produites au cours du ravitaillement de ces véhicules.

Le règlement est adopté en vertu de l'article 34 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE) qui

provides the legislative authority to make regulations respecting the manner in which and conditions under which a product containing a substance which is specified on the List of Toxic Substances may be handled. Benzene was listed on the Priority Substances List (PSL), a list of substances requiring investigation and assessment under CEPA on a priority basis. Following its assessment as a PSL substance, benzene was declared toxic within the meaning of section 11 of CEPA. In 1997, benzene was added to the List of Toxic Substances in Schedule I of the Act and the *Benzene in Gasoline Regulations* were promulgated. Those Regulations restrict the level of benzene in gasoline that is supplied to a maximum of 1.0% by volume, or to an annual pool average of 0.95% with a never-to-be-exceeded cap of 1.5% commencing on July 1, 1999.

Benzene is effectively present in all gasoline and the various gasoline blends. The Regulations will reduce benzene emissions in accordance with the Government's policy on the management of toxic substances. In addition, the Regulations are consistent with the principle of supporting vehicle emission control technology with compatible fuel requirements, a fundamental approach recognized by the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels.

Due to the composition of gasoline and gasoline blends and the nature of vehicle refuelling process, the Regulations will also reduce emissions of other volatile organic compounds (VOCs) that are precursors in the formation of ground-level ozone, a main ingredient of smog. Smog is primarily a summertime problem in urban areas that can have adverse effects on human health and can damage vegetation.

Background

Gasoline and gasoline blends such as E10 (90% gasoline, 10% ethanol) and M85 (15% gasoline, 85% methanol) are fuels that consist of different mixtures of hydrocarbons. As stated earlier, these fuels effectively all contain benzene. During the vehicle refuelling process, benzene is released to the atmosphere along with other hydrocarbons through the spillage of liquid fuel from the filler pipe and from the venting of fuel vapours displaced by the rising level of liquid fuel in the fuel tank.

Liquid fuel emissions, commonly known as "fuel spitback", occur when the design of a vehicle's filler pipe is unable to accommodate the fuel dispensing flow rate. If the fuel is dispensed at a rate greater than the fuel vapours can be displaced from the fuel tank, the increased back-pressure in the system causes fuel to move up the filler pipe. This situation results in the premature shut-off of the fuel dispensing nozzle and leads to an increase in the likelihood of spitback emissions. In 1993, the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) reported that based on its testing of a representative sample of vehicles, most vehicles exhibit spitback emissions at fuel dispensing rates greater than 38 litres per minute (L/min).

Emissions of benzene and other VOCs that occur during the refuelling of on-road vehicles have been recognized as contributors to Canada's air pollution problems for some time. In 1990, the

permet de prendre des règlements sur la façon de manipuler un produit contenant une substance figurant sur la liste des substances toxiques et sur les conditions qui en régissent la manipulation. Le benzène a été inscrit sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire (LSIP), une liste de substances qui nécessitent une enquête et une évaluation en vertu de la LCPE sur une base prioritaire. À la suite de son évaluation comme substance figurant sur la LSIP, le benzène a été déclaré toxique selon la signification donnée à l'article 11 de la LCPE. En 1997, il a été ajouté à la liste des substances toxiques à l'annexe I de la Loi, et le *Règlement sur le benzène dans l'essence* a été promulgué. Ce règlement limite la concentration maximale de benzène dans l'essence fournie à 1,0 % par volume, ou à une moyenne annuelle de 0,95 %, avec un plafond à ne jamais dépasser de 1,5 % à compter du 1^{er} juillet 1999.

Toutes les essences et les divers mélanges d'essence contiennent du benzène. Le règlement réduira les émissions de benzène conformément à la politique de gestion des substances toxiques établie par le gouvernement. Le règlement est en outre conforme au principe qui consiste à appuyer la technologie de contrôle des émissions des véhicules par des exigences compatibles relatives au carburant, démarche fondamentale reconnue par le Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants du Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME).

Compte tenu de la composition de l'essence et des mélanges d'essence, ainsi que de la nature des mécanismes de ravitaillement des véhicules, le règlement réduira aussi les émissions d'autres composés organiques volatils (COV) qui sont les précurseurs de la formation de l'ozone troposphérique, un élément principal du smog, ou fumard. Ceci est avant tout un problème estival des régions urbaines pouvant avoir des effets indésirables sur la santé des êtres humains et pouvant endommager la végétation.

Contexte

L'essence et les mélanges d'essence comme le mélange E10 (90 % d'essence et 10 % d'éthanol) et M85 (15 % d'essence et 85 % de méthanol) sont des carburants constitués de mélanges différents d'hydrocarbures. Comme indiqué ci-dessus, tous ces carburants contiennent du benzène. Lors du ravitaillement des véhicules, ce benzène de même que d'autres hydrocarbures sont rejetés dans l'atmosphère d'une part en raison de l'écoulement de carburant au tuyau de remplissage et, d'autre part, en raison des émanations de vapeurs de carburant causées par la montée du niveau du carburant liquide dans le réservoir.

Il y a des émissions de carburant liquide, communément appelées « retour de carburant », lorsque le débit de carburant est trop élevé pour la capacité du tuyau de remplissage d'un véhicule. Si le carburant est distribué à un débit qui dépasse celui auquel les vapeurs de carburant peuvent être déplacées du réservoir, la contrepression qui augmente dans le système fait monter le carburant dans le tuyau de remplissage. Ce phénomène provoque la fermeture prématurée du pistolet distributeur et augmente la probabilité d'émissions causées par le retour de carburant. En 1993, après avoir testé un échantillon représentatif de véhicules, la Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a signalé que la plupart des véhicules produisent des émissions par retour de carburant lorsque le débit du carburant dépasse 38 litres/minute (L/min).

On reconnaît depuis un certain temps que les émissions de benzène et d'autres COV qui se produisent au cours du ravitaillement de véhicules routiers contribuent aux problèmes de

CCME Management Plan for NO_x/VOCs recommended that Environment Canada lead in the development of a CCME Code of Practice for the control of emissions from the refuelling of motor vehicles through controls at service station fuel pumps known as "Stage II" vapour recovery. While many of the initiatives recommended under the plan focused on the broader control of VOCs, it was recognized that measures such as controlling refuelling emissions would also reduce emissions of potentially toxic substances such as benzene. At that time, the assessment of benzene to determine whether or not it is toxic within the meaning of CEPA had not been completed.

The CCME Plan recognized that the U.S. EPA was considering the adoption of national regulations to control vehicle refuelling emissions through vehicle-based technology known as on-board refuelling vapour recovery (ORVR), an alternative to Stage II control systems at service station fuel pumps. Accordingly, the CCME Plan suggested that the implementation of Stage II systems in Canada be reassessed with regards to developments in the United States. While a CCME Code of Practice for Stage II vapour recovery was published in 1995, controls have not been implemented in Canada as a result of the developments described below.

The U.S. EPA subsequently adopted regulations to control vehicle refuelling emissions (i.e. liquid spitback and vapours) through the vehicle-based technology. The Agency indicated that these actions would result in significant reductions in VOC emissions, including substantial reductions in benzene emissions. As an inherent part of these measures, the EPA also adopted a national regulation (effective January 1, 1998) to limit the dispensing flow rates of gasoline and methanol to 38 litres per minute to ensure that vehicle refuelling emission control systems would be effective under in-use conditions and that the desired environmental benefits of new vehicle technology would be achieved.

In 1994, in its *Discussion Paper-Costs and Benefits of Stage II Vapour Recovery* (CPPI Report No. 94-2), the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) recognized that vapours emitted when refuelling motor vehicles contribute to air quality problems and that those emissions should be controlled. However, CPPI recommended that Canadian policy-makers consider vehicle-based systems as the most effective and economically-efficient method of reducing vehicle refuelling emissions as opposed to Stage II systems installed at service station fuel pumps. Pursuant to a recommendation of the CCME Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels (1995), Canada has harmonized its national vehicle emission standards with those of the U.S. EPA effective with the 1998 model year. The new standards include requirements that an increasing percentage of new light-duty vehicles and light-duty trucks be equipped with systems to reduce emissions that occur during the refuelling process.

As a result of the harmonized regulatory approach and the highly integrated nature of the North American automotive market, ORVR systems being introduced on new Canadian vehicles are the same as those in the United States and are designed to

pollution atmosphérique du Canada. En 1990, le CCME a recommandé, dans son Plan de gestion des NO_x/COV, qu'Environnement Canada pilote l'élaboration d'un Code de pratiques du CCME sur le contrôle des émissions provenant du ravitaillement de véhicules automobiles en mettant en oeuvre, aux pompes à essence des stations-service, des moyens de contrôle appelés récupérateurs de vapeurs d'essence dits de « stade II ». Même si nombre des initiatives recommandées dans le plan portaient avant tout sur le contrôle plus général des COV, on a reconnu que des mesures comme le contrôle des émissions au ravitaillement réduiraient aussi les émissions de substances qui peuvent être toxiques comme le benzène. À l'époque, l'évaluation du benzène afin de déterminer sa toxicité en vertu de la LCPE n'était pas encore terminée.

Dans son Plan, le CCME a reconnu que l'EPA des États-Unis envisageait d'adopter des règlements nationaux pour contrôler les émissions rejetées au cours du ravitaillement des véhicules par des moyens intégrés aux véhicules, soit la technologie des récupérateurs de vapeur de ravitaillement de bord (RVRB), solution de rechange aux systèmes de contrôle dits de stade II dans les pompes des stations-service. Le CCME a donc suggéré dans son Plan de réévaluer la mise en oeuvre des systèmes de stade II au Canada en fonction des progrès réalisés aux États-Unis. Même si le CCME a publié en 1995 un Code de pratiques sur les récupérateurs de vapeurs de stade II, les moyens de contrôle n'ont pas été mis en oeuvre au Canada à la suite des événements décrits ci-dessous.

L'EPA des États-Unis a adopté par la suite des règlements afin de contrôler les émissions au ravitaillement (c.-à-d. les retours de carburant et les vapeurs) par des moyens intégrés aux véhicules. L'Agence a indiqué que ces mesures réduiraient considérablement les émissions de COV, y compris les émissions de benzène. L'EPA a aussi adopté, dans le cadre de ces mesures, un règlement national (entré en vigueur le 1^{er} janvier 1998) afin de limiter les débits d'essence et de méthanol à 38 litres/minute et d'assurer ainsi que les systèmes de contrôle des émissions produites par le ravitaillement des véhicules soient efficaces et que la nouvelle technologie des véhicules produise les retombées environnementales souhaitées.

En 1994, dans son document de travail intitulé *Costs and Benefits of Stage II Vapour Recovery*, rapport 94-2, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a reconnu que les vapeurs émises au moment du ravitaillement des véhicules automobiles contribuent aux problèmes de qualité de l'air et qu'il faudrait contrôler ces émissions. L'ICPP a toutefois recommandé que les stratégies canadiens considèrent les systèmes intégrés aux véhicules comme la façon la plus efficace et la plus rentable de réduire les émissions causées par le ravitaillement des véhicules comparativement aux systèmes dits de stade II installés aux pompes des stations-service. Conformément à une recommandation du Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants (1995), le Canada a harmonisé ses normes nationales sur les émissions de véhicules avec celles de l'EPA des États-Unis à partir des modèles de véhicules de l'année 1998. Les nouvelles normes contiennent des exigences qui obligent de doter un pourcentage sans cesse croissant de nouveaux véhicules légers et de camionnettes de systèmes de réduction des émissions produites au cours du ravitaillement.

À cause de l'harmonisation des règlements et comme le marché automobile nord-américain est très intégré, les systèmes RVRB qu'on installe dans les véhicules neufs canadiens sont les mêmes que ceux des véhicules américains et sont conçus pour traiter des

handle vapour rates and fuel tank pressures associated with a maximum fuel dispensing flow rate of 38 litres per minute. Fuel dispensing flow rates of gasoline and gasoline blends greater than 38 L/min could overload the design capacity of ORVR systems, causing excess vapor emissions of benzene and other VOCs. Further, flow rates greater than 38 L/min could also cause fuel to "spitback" on the vehicle, the ground, or on the persons performing the fuelling due to design changes to fuel tanks and filler pipes.

In August 1997, the dispensing flow rate of gasoline was measured at 150 retail stations in Ontario by officials from Measurement Canada. The tested fuel dispensers included a wide range of refuelling nozzle and pump combinations that are representative of those found in the Canadian marketplace. The survey indicated that 38% of the gasoline dispensers were operated at flow rates that exceed 38 L/min and that flow rates reached as high as 52 L/min. This proportion of fuel dispensers exceeding 38 L/min accompanied with a rising number of vehicles equipped with ORVR systems would increase the likelihood of refuelling emissions in Canada.

The situation described above is different for diesel-fuelled vehicles and heavy-duty vehicles. The low volatility of diesel fuel contributes to a very low concentration of vapours in the fuel tank of diesel-fuelled vehicles compared to gasoline-fuelled vehicles, which reduces the possibility of "spitback" emissions during refuelling. Further, while subject to refuelling emission standards, diesel-fuelled vehicles are expected to comply with the ORVR standards without the use of a control system due to the low volatility of diesel fuel. In the case of heavy-duty vehicles, the typical use of very short filler necks allows fuel to be dispensed directly into the fuel tank, thereby minimizing "spitback" emissions. Also, heavy-duty vehicles are not equipped with ORVR systems because refuelling emission standards have not been adopted for these vehicles. Since fuel dispensing flow rates are not expected to materially affect the refuelling emissions of these types of vehicles, fuel dispensers that are dedicated exclusively to refuelling heavy-duty vehicles or diesel-fuelled vehicles are not covered by the Regulations.

Alternatives

Consideration has been given to the following alternatives: the status quo (i.e. no intervention); controlling fuel dispensing flow rates through voluntary mechanisms; controlling fuel dispensing flow rates through provincial regulations; and controlling fuel dispensing flow rates through a national federal regulation.

As indicated previously, a survey conducted by Measurement Canada suggests that approximately 38% of Canadian service stations dispense gasoline at rates which exceed 38 L/min, with rates as high as 52 L/min. It is expected that this situation increases the likelihood of spitback and refuelling emissions of benzene and other VOCs from these facilities, particularly from vehicles equipped with ORVR systems which began accounting for an increasing fraction of the in-use vehicle fleet in 1998. This being the case, the status quo option was judged to be inappropriate.

There were approximately 16,500 retail outlets dispensing fuel in Canada in 1995, with 45% of those facilities owned and operated by independent dealers (MJ Ervin & Associates, "Canadian Retail Petroleum Markets Study", September, 1997). While

taux de vapeur et des pressions dans le réservoir d'essence produits par un débit maximal de carburant de 38 litres/minute. Des débits d'essence et de mélanges d'essence de plus de 38 L/min pourraient surcharger la capacité théorique des systèmes RVRB et provoquer des émissions excessives de vapeurs de benzène et d'autres COV. Ils pourraient en outre causer un « retour de carburant » risquant d'éclabousser les véhicules, le sol ou les pompistes, à cause des changements apportés aux réservoirs d'essence et aux tuyaux de remplissage.

En août 1997, des représentants de Mesures Canada ont mesuré les débits d'essence chez 150 détaillants de l'Ontario. Les distributeurs d'essence testés comportaient un vaste éventail de combinaisons de pistolets de ravitaillement et de pompes représentatifs de ceux que l'on trouve sur le marché canadien. L'enquête a indiqué que le débit de 38 % des distributeurs d'essence dépassait 38 L/min et pouvait même atteindre 52 L/min. Cette proportion de distributeurs d'essence dont le débit dépasse 38 L/min, conjuguée au nombre grandissant de véhicules dotés de systèmes RVRB, augmente le risque d'émissions causées par le ravitaillement au Canada.

La situation décrite ci-dessus est différente dans le cas des véhicules alimentés au diesel et des véhicules lourds. Comme le carburant diesel est peu volatil, il produit très peu de vapeurs dans les réservoirs comparativement à ce qui se passe dans le cas des véhicules à essence, ce qui réduit la possibilité d'émissions causées par le « retour de carburant » durant le ravitaillement. De plus, bien que sujets à des normes d'émissions lors du ravitaillement, les véhicules alimentés au diesel devraient se conformer aux normes RVRB sans système de contrôle, en raison de la faible volatilité de ce carburant. Dans le cas des véhicules lourds, comme les tuyaux de remplissage sont habituellement très courts, le carburant est distribué directement dans le réservoir, ce qui réduit au minimum les émissions causées par le « retour de carburant ». Également, les véhicules lourds ne sont pas équipés de systèmes RVRB parce que les normes d'émissions lors du ravitaillement n'ont pas été adoptées pour ces véhicules. Comme les débits de carburant ne devraient pas avoir beaucoup d'effet sur les émissions causées par le ravitaillement des véhicules lourds ou des véhicules alimentés au diesel, le règlement ne couvre pas les distributeurs de carburant réservés exclusivement à leur ravitaillement.

Solutions envisagées

Les possibilités suivantes ont été envisagées : maintenir le statu quo (c.-à-d. ne rien faire); contrôler les débits du carburant par des moyens volontaires; contrôler les débits du carburant par des règlements provinciaux; contrôler les débits du carburant au moyen d'un règlement fédéral national.

Comme mentionné précédemment, un sondage réalisé par Mesures Canada indique qu'environ 38 % des stations-service du Canada distribuent de l'essence à des débits qui dépassent 38 L/min et qui peuvent atteindre 52 L/min. Ces débits risquent d'augmenter la probabilité de retour de carburant et d'émissions de benzène et d'autres COV causées par le ravitaillement dans ces installations, en particulier dans le cas des véhicules dotés de systèmes RVRB dont la part du parc de véhicules en service est en croissance depuis 1998. En conséquence, le statu quo a été rejeté.

En 1995, le Canada comptait environ 16 500 stations-service dont 45 % appartenaient à des propriétaires-exploitants indépendants (MJ Ervin & Associates, « Étude des marchés canadiens de produits pétroliers », septembre 1997). Même s'il est parfois

government policies can be effectively implemented using voluntary mechanisms in some cases, the high number of parties involved in the affected sector would make it very difficult to implement and enforce a viable voluntary program for the control of fuel dispensing flow rates.

During 1997 and 1998, the option of implementing provincial regulations to limit fuel dispensing flow rates was discussed with representatives of provincial environment ministries. The general consensus from these discussions was that a federal regulation is the most effective approach for addressing the issue of fuel dispensing flow rates since the issue is closely linked to the compatibility of emission control technology required to comply with national vehicle emission standards.

Benefits and Costs

Benefits

In 1995, the Canadian demand for gasoline was about 35 billion litres and it is estimated that approximately 44,000 tonnes of VOCs were emitted as gasoline vapours during the refuelling of on-road vehicles, including about 440 tonnes of benzene. As indicated earlier, Canada's motor vehicle emission regulations require that ORVR systems be phased-in on new light-duty vehicle and light-duty trucks beginning with the 1998 model year. ORVR systems are designed to route the vapours contained in a vehicle's fuel tank to the engine for combustion rather than venting the vapours to the atmosphere, with an emission reduction efficiency of about 95%.

Based on projections for future gasoline demand in Canada (Natural Resources Canada, "Canada's Energy Outlook, 1996-2020", April, 1997), it is estimated that ORVR systems will reduce vehicle refuelling vapour emissions by about 51,000 tonnes of VOCs per year, including about 310 tonnes of benzene, when the in-use fleet of light-duty vehicles and light-duty trucks is fully equipped with these systems (i.e. 2018-2020 time frame). While it is difficult to quantify the direct contribution of fuel dispensing flow rate controls to these reductions, the Regulations are inherent part of providing the proper operation of ORVR systems and will thereby ensure that the designed refuelling emission reductions of benzene and other VOCs will be achieved under in-use conditions.

The quantifiable benefits of the Regulations are primarily associated with reducing the amount of fuel spilled as a result of spitback during the vehicle refuelling process. Based on a methodology used by the U.S. EPA and the projections for future Canadian gasoline demand, it is estimated that the Regulations will eliminate the spillage of gasoline and gasoline blends by an average of nearly 2 million litres per year in the 2001-2020 period. This reduction in fuel spillage represents an annual decrease of about 1,500 tonnes of VOCs, including about 15 tonnes of benzene.

Because a fuel dispensing limit of 38 L/min is expected to result in the avoidance of fuel spillage, the Regulations will result in fuel savings for Canadian consumers and will also reduce the safety hazard associated with fires caused by spilled gasoline. Assuming an average gasoline price of 55 cents per litre, it is estimated that the fuel savings to Canadian consumers associated with reduced fuel spillage will be approximately \$1 million per year.

possible d'appliquer efficacement des politiques gouvernementales par des moyens volontaires, le nombre élevé d'intervenants du secteur en cause rendrait très difficile la mise en oeuvre et l'application d'un programme volontaire viable de moyens de contrôle des débits du carburant.

En 1997 et 1998, la mise en oeuvre de règlements provinciaux visant à limiter les débits du carburant a fait l'objet de discussions avec les représentants des ministères provinciaux de l'Environnement. Ces discussions ont débouché sur un consensus général : un règlement fédéral constitue le moyen le plus efficace de s'attaquer au problème des débits du carburant, vu que la question est liée de près à la compatibilité des moyens antipollution nécessaires pour respecter les normes nationales qui régissent les émissions des véhicules.

Avantages et coûts

Avantages

En 1995, la demande canadienne d'essence était d'environ 35 milliards de litres, et on estime qu'environ 44 000 tonnes de COV ont été émises sous forme de vapeurs d'essence lors du ravitaillement des véhicules routiers, dont environ 440 tonnes de benzène. Comme nous l'avons déjà indiqué, les règlements canadiens sur les émissions des véhicules automobiles exigent que des systèmes RVRB soient installés sur les nouveaux véhicules légers et camionnettes produits à partir de 1998. Ces systèmes sont conçus pour acheminer les vapeurs contenues dans le réservoir jusqu'au moteur pour y être brûlées plutôt que de les rejeter dans l'atmosphère; ils permettent de réduire les émissions d'environ 95 %.

D'après des prévisions de la demande future d'essence au Canada (Ressources naturelles Canada, *Perspectives énergétiques du Canada, 1996-2020*, avril 1997), on estime que les systèmes RVRB réduiront les émissions de vapeur lors du ravitaillement d'environ 51 000 tonnes de COV par année, dont environ 310 tonnes de benzène, lorsque tous les véhicules légers et les camionnettes du parc actuellement utilisé seront équipés de ces systèmes (c.-à-d. entre 2018 et 2020). Bien qu'il soit difficile de quantifier la contribution directe des contrôles du débit de distribution de l'essence à ces réductions, le règlement est une partie intégrante qui garantit le bon fonctionnement des systèmes RVRB et, par conséquent, que les réductions prévues des émissions de benzène et autres COV lors du ravitaillement seront atteintes dans des conditions d'utilisation.

Les avantages quantifiables du règlement sont principalement liés à la réduction des quantités de carburant déversées, causées par le « retour de carburant » durant le ravitaillement des véhicules. La méthodologie de l'EPA américaine et les projections relatives à la demande future d'essence au Canada permettent d'estimer que le règlement évitera de déverser en moyenne près de 2 millions de litres d'essence et de ses mélanges par année entre 2001 et 2020. Cette réduction représente une diminution annuelle d'environ 1 500 tonnes de COV, dont environ 15 tonnes de benzène.

Comme un débit limité à 38 L/min devrait éviter les déversements, le règlement permettra au consommateur canadien d'économiser du carburant et réduira le danger associé aux incendies causés par l'essence déversée. Si l'on suppose que l'essence coûte en moyenne 55 cents le litre, la réduction des déversements de carburant devrait faire économiser aux consommateurs canadiens environ un million de dollars par année.

The Regulations will ensure that ORVR systems will reduce refuelling emissions in a manner that is transparent to the consumer and will provide consistent and controlled refuelling. Canadian consumers will benefit by avoiding the inconvenience resulting from fuel spilling on clothing and the premature shut-off of the fuel dispensing nozzle during vehicle refuelling. Consequently, fuel dispenser operators and vehicle manufacturers will benefit from a reduced number of complaints from customers experiencing refuelling problems.

The Priority Substances List Assessment Report for benzene (1993) indicates that benzene has been demonstrated to cause cancer in animals and humans and that it is a substance for which there is believed to be some chance of adverse effects at any level of exposure. Furthermore, the report indicates that refuelling emissions were responsible for about 6% of the daily intake of benzene by adult Canadians (i.e. those non-smokers or not living in homes of smokers). As indicated above, the Regulations will reduce the exposure of Canadians to benzene emissions during vehicle refuelling and will thereby lessen the adverse health impacts associated with this common activity.

In addition to the health benefits associated with the benzene emission reductions, the Regulations will also result in other benefits for Canadians. The Regulations will have a beneficial impact on air quality by reducing emissions of volatile organic compounds (VOCs) released during vehicle refuelling. Such releases are one of the precursors in the formation of ground-level ozone, a main ingredient of smog. Smog can have adverse effects on human health and can damage vegetation and is primarily a summertime problem in urban areas.

Finally, the Regulations combined with the application of ORVR systems to on-road vehicles will effectively eliminate the need for installing Stage II vapour recovery systems at Canadian service stations. In a letter to Environment Canada (Sept. 1998), the CPPI reported that the capital costs associated with retrofitting service stations with Stage II refuelling vapour controls can run up to \$100,000 per service station. Consequently, controlling refuelling emissions through the combination of ORVR systems and the limitation of fuel dispensing flow rates to the prescribed level will result in considerable cost savings for service station operators in the long term.

Costs

The testing conducted by Measurement Canada suggests that approximately 62% of Canadian refuelling nozzles are already dispensing fuel at rates that do not exceed 38 L/min. Consequently, the Regulations should not result in any added costs for a considerable number of fuel dispensing facilities in Canada.

In the case of the facilities currently operating fuel dispensing units at flow rates above 38 L/min, compliance with the Regulations can be achieved without any technological challenge. Hardware is available in the Canadian marketplace that is designed specifically to comply with a 38 L/min flow rate requirement. This includes fuel dispensing nozzles which incorporate a flow-limiting device as well as separate flow-limiting devices to retrofit existing fuel dispenser systems. Different versions of flow-limiting devices are marketed by Canadian distributors of fuelling components, with list prices ranging from approximately \$30 to \$33 per unit. A Canadian distributor of flow-limiters has

Le règlement assurera que les systèmes RVRB réduiront les émissions causées par le ravitaillement d'une façon qui est transparente pour le consommateur et produiront un ravitaillement uniforme et contrôlé. Les consommateurs canadiens bénéficieront aussi du règlement en évitant les problèmes causés par le déversement de carburant sur les vêtements et l'arrêt prématuré du pistolet distributeur d'essence pendant le ravitaillement des véhicules. Les distributeurs de carburant et les fabricants de véhicules bénéficieront donc de la réduction du nombre de plaintes de clients qui ont des problèmes de ravitaillement.

Dans le cas du benzène, le Rapport d'évaluation de la liste des substances d'intérêt prioritaire (1993) indique qu'il a été prouvé que le benzène est cancérigène pour les animaux et les êtres humains et qu'il risque de produire des effets indésirables à n'importe quel niveau d'exposition. Ce rapport indique de plus que les émissions provenant du ravitaillement produisent environ 6 % du benzène absorbé quotidiennement par les adultes du Canada (c.-à-d. non-fumeurs ou qui ne vivent pas avec des fumeurs). Comme on l'a indiqué ci-dessus, le règlement réduira l'exposition des Canadiens aux émissions de benzène pendant le ravitaillement des véhicules et diminuera donc les effets indésirables sur la santé qu'on associe à cette activité commune.

Outre les avantages pour la santé associés à la réduction des émissions de benzène, le règlement procurera aussi d'autres avantages aux Canadiens. Il aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air en réduisant les émissions de composés organiques volatils (COV) produites pendant le ravitaillement des véhicules. Ces émissions sont un des précurseurs de la formation de l'ozone troposphérique, un ingrédient principal du smog, ou fumard. Ceci est avant tout un problème estival dans les régions urbaines pouvant avoir des effets indésirables sur la santé des êtres humains et pouvant endommager les végétaux.

Enfin, conjugué à l'installation de systèmes RVRB sur les véhicules routiers, le règlement éliminera en fait la nécessité d'installer des systèmes de récupération de vapeurs de stade II aux stations-service du Canada. Dans une lettre à Environnement Canada (sept. 1998), l'ICPP a signalé que le coût d'installation dans les stations-service de moyens de contrôle des vapeurs de ravitaillement de stade II peut atteindre 100 000 \$ par station-service. Par conséquent, en contrôlant les émissions produites par le ravitaillement au moyen de systèmes RVRB combinés aux débits du carburant au niveau prescrit, on réduira considérablement les coûts à long terme des exploitants de stations-service.

Coûts

Les tests réalisés par Mesures Canada indiquent qu'environ 62 % des pistolets de ravitaillement du Canada distribuent déjà le carburant à des débits qui ne dépassent pas 38 L/min. Par conséquent, le règlement ne devrait pas entraîner d'augmentation de coûts pour un grand nombre des installations de distribution de carburant au Canada.

Les installations qui exploitent actuellement des distributeurs de carburant à des débits de plus de 38 L/min pourront se conformer au règlement sans avoir de défi technique à relever. Il existe sur le marché canadien du matériel conçu spécifiquement en fonction d'un débit obligatoire de 38 L/min. Ce matériel comprend des pistolets distributeurs de carburant dotés d'un limiteur de débit, ainsi que des limiteurs de débit autonomes à installer dans les systèmes existants de distribution de carburant. Les distributeurs canadiens de composantes de ravitaillement offrent différentes versions de limiteurs de débit, dont les prix varient de 30 à 33 \$ environ l'unité. Un distributeur canadien de limiteurs

estimated that the installed cost of their device will be about \$35 per unit while a Canadian petroleum company has estimated that, based on experience in the United States, the cost of installing flow-limiters to fuel dispensing nozzles could range between \$50-\$75 per unit. Environment Canada believes that an installed cost of \$50 per flow limiter is a reasonable estimate of the compliance costs of the Regulations.

Based on the approximately 16,500 fuel dispensing retail outlets in Canada and assuming there is an average of 10 refuelling nozzles to dispense gasoline or gasoline blends per facility, about 165,000 fuel dispensing nozzles in the Canadian retail market will be subject to the Regulations. While the Measurement Canada survey suggests that 38% of fuel dispensing nozzles are currently operated at flow rates higher than 38 L/min, in order to provide a conservative estimate of the cost of compliance it is assumed that 50% of fuel-dispensing nozzles in Canada will have to be retrofitted with a flow-limiting device. On this basis, it is estimated that the resulting average cost of compliance per service station is \$250 and total cost of compliance to the retail fuel dispensing industry is approximately \$4 million.

Notwithstanding the above, many fuel dispensing nozzles will require replacement during the 12-month lead time period provided to comply with the Regulations as part of their natural turnover. These nozzles could be replaced with nozzles which incorporate appropriate flow-limiting devices at little or no additional cost compared to purchasing a new conventional nozzle. Therefore, the overall cost of compliance with the Regulations is expected to be lower than the estimate provided above.

Fuel dispensing facilities that are operated by wholesale purchaser-consumers of gasoline or gasoline blends will also have to comply with the Regulations. These sites consist primarily of central refuelling facilities run by vehicle fleet operators (i.e. couriers, taxis, rental cars, etc.). While there is little information on the number of these facilities that will be affected by the Regulations, it is expected that their contribution to the total cost will be minor because: (1) the number of central refuelling facilities is expected to be considerably lower than the retail sector; (2) the average number of fuel dispensing nozzles at central refuelling facilities is expected to be lower than at retail outlets; and (3) many central refuelling facilities are dedicated to dispensing diesel fuel and/or heavy-duty vehicles and would therefore not be affected by the Regulations. Consequently, it is expected that the total cost of the Regulations will be dominated by that borne by retail marketers of gasoline and gasoline blends.

The Regulations could result in some consumers spending slightly more time refuelling their vehicles. As a worst-case scenario, a person who currently completely refuels a vehicle with a fuel tank capacity of 50 litres at a flow rate of 52 L/min (i.e. the highest found in the Measurement Canada tests) could spend up to 21 seconds more to perform a complete fill. However, this is mitigated by several factors that are expected to occur with the implementation of spitback and fuel dispensing flow rate controls which will tend to reduce refuelling times. First, the Measurement Canada survey indicates that some current fuel dispensing rates are considerably lower than 38 L/min which suggests that some retailers may be keeping flow rates unnecessarily low to avoid customer complaints of spitback and to ensure repeat customers. The combination of spitback controls and fuel dispensing limits

de débit a estimé que son dispositif installé coûterait environ 35 \$ l'unité, tandis qu'une société pétrolière canadienne a estimé, en se fondant sur l'expérience des États-Unis, que l'installation de limiteurs de débit dans les pistolets distributeurs de carburant pourrait coûter de 50 à 75 \$ l'unité. Environnement Canada croit qu'un coût installé de 50 \$ par limiteur de débit représente une estimation raisonnable des coûts de conformité au règlement.

Comme il y a environ 16 500 points de vente au détail de carburant au Canada et si l'on suppose que chaque installation compte en moyenne 10 pistolets de ravitaillement qui distribuent de l'essence ou des mélanges d'essence, le règlement visera environ 165 000 pistolets distributeurs de carburant sur le marché canadien de la vente au détail. Même si l'enquête de Mesures Canada suggère que 38 % des pistolets distributeurs de carburant fonctionnent actuellement à un débit supérieur à 38 L/min, on suppose, pour donner une estimation prudente des coûts de conformité, qu'il faudra ajouter un limiteur de débit à 50 % des pistolets distributeurs de carburant au Canada. D'après ces chiffres, le coût de conformité moyen d'une station-service est de 250 \$, et le coût total de conformité au règlement pour l'industrie de la vente au détail de carburant est d'environ 4 millions de dollars.

Nonobstant ce qui précède, il faudra remplacer un grand nombre de pistolets distributeurs de carburant au cours du délai de douze mois prévu avant la mise en vigueur du règlement, compte tenu de l'usure normale du matériel. On pourrait les remplacer par des pistolets dotés des limiteurs de débit appropriés à peu de frais ou sans coût supplémentaire comparativement à ce qu'il en coûte d'acheter un nouveau pistolet conventionnel. Le coût global de conformité au règlement devrait donc être moins élevé que l'estimation ci-dessus.

Les installations de distribution de carburant exploitées par les grossistes acheteurs-consommateurs d'essence et de ses mélanges devront aussi se conformer au règlement. Ces sites sont principalement des installations de ravitaillement exploitées par des propriétaires de parcs de véhicules (messageries, compagnies de taxis ou de location de voitures, etc.). Même s'il y a peu de renseignements sur le nombre d'installations qui seront assujetties au règlement, leur contribution au coût total sera mineure parce que : (1) il devrait y avoir beaucoup moins d'installations centrales de ravitaillement que d'installations du secteur de la vente au détail, (2) il devrait y avoir en moyenne moins de pistolets distributeurs de carburant dans les installations centrales de ravitaillement que dans les installations de vente au détail et (3) beaucoup d'installations centrales de ravitaillement desservent uniquement des véhicules alimentés au diesel ou des véhicules lourds et ne seraient pas visées par le règlement. Les coûts totaux du règlement devraient donc être constitués principalement des coûts pris en charge par les détaillants d'essence et de mélanges d'essence.

Le règlement pourrait obliger certains consommateurs à prendre un peu plus de temps pour ravitailler leur véhicule. Dans le pire des scénarios, une personne qui fait le plein d'un réservoir de 50 litres à un débit de 52 L/min (c.-à-d. le débit le plus élevé révé- lés par les tests de Mesures Canada) pourrait passer jusqu'à 21 secondes de plus pour effectuer un remplissage complet. Cet écart est toutefois atténué par plusieurs facteurs qui devraient intervenir après la mise en oeuvre des moyens de contrôle du retour de carburant et du débit de carburant qui auront tendance à réduire la durée du ravitaillement. Tout d'abord, l'enquête de Mesures Canada indique que certains débits actuels de carburant sont de loin inférieurs à 38 L/min, ce qui indique que certains détaillants maintiennent peut-être les débits à un niveau inutilement bas pour éviter les plaintes de leurs clients à cause de

will eliminate the uncertainty for facility operators and will encourage them to increase fuel dispensing rates to the full 38 L/min. Finally, as vehicle equipped with ORVR systems are likely to be more prone to premature pump shutoffs at dispensing rates exceeding 38 L/min, their owners would likely not realize the time savings that would normally be associated with high flow rates. Overall, the impact of the Regulations on fuel dispensing times is expected to be marginal.

It is estimated that carrying out inspection and compliance verification activities to enforce the Regulations will cost the government up to 5 person-years and \$350,000 in operating and maintenance costs. However, the costs attributed to enforcing the Regulations will likely be reduced by integrating the enforcement activities with those of other regulations related to gasoline specifications (i.e. benzene and sulphur). Also, the costs of enforcing the Regulations are expected to decrease in future years as compliance rates increase.

Consultation

In the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that accompanied the Regulations introducing Canada's new vehicle emission standards (SOR/97-376 28 July, 1997), Transport Canada raised the need to limit Canadian fuel dispensing flow rates. Subsequently, in 1997 and 1998, Environment Canada consulted with representatives of other federal departments and provincial environment ministries through a follow-up group of the CCME's Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels. As indicated previously, discussions of that group indicated a general consensus that a federal regulation is the most effective approach for addressing the issue of fuel dispensing flow rates, due to the close link to the compatibility of emission control technology required to comply with national vehicle emission standards.

1. Consultation before pre-publication

Based on the above, Environment Canada prepared a discussion document titled "A Preliminary Assessment – The Potential Impacts of Limiting Canadian Fuel Dispensing Rates to 38 Litres per Minute" (July, 1998). The document examined the relationship between refuelling emissions and fuel dispensing flow rates and the potential impacts of controlling in-use fuel dispensing rates to 38 litres per minute. On August 7, 1998, the document was sent for comment to a broad cross-section of stakeholders, including representatives from federal and provincial governments, the fuel production and distribution industries, distributors of fuel dispensing hardware, the vehicle manufacturing industry, environmental and public health groups and consumer groups.

In response, Environment Canada obtained input from the following parties: Association des Distributeurs Indépendants de Produits Pétroliers, Association of International Automobile Manufacturers of Canada, B.C. Ministry of Environment Land and Parks, Canadian Petroleum Products Institute, Canadian Vehicle Manufacturers Association, Federated Co-operatives Limited, Irving Oil Limited, Measurement Canada, Ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Montreal Urban Community, Ontario Fuel Dealers Association, Shell Canada Limited, Ontario Technical Standards & Safety Authority.

retours de carburant et pour les fidéliser. Combinée aux moyens de contrôle du retour de carburant, la limitation du débit éliminera l'incertitude pour les exploitants et les encouragera à porter les débits au maximum permis de 38 L/min. Enfin, comme il est probable que les véhicules dotés de systèmes RVRB provoqueront davantage d'arrêts prématurés de la pompe à des débits supérieurs à 38 L/min, leurs propriétaires ne se rendront probablement pas compte des économies de temps qui seraient normalement associées à des débits élevés. Dans l'ensemble, le règlement devrait avoir une incidence marginale sur la durée de distribution du carburant.

On estime que la réalisation des activités d'inspection et de vérification de la conformité au règlement coûtera au gouvernement jusqu'à cinq années-personnes et 350 000 \$ de frais d'exploitation et d'entretien. Toutefois, les coûts liés à la mise en vigueur du règlement seront vraisemblablement réduits par l'intégration de cette activité à la mise en vigueur d'autres règlements relatifs à l'essence (p. ex., teneur en benzène et en soufre). Par ailleurs, ces coûts devraient diminuer au cours des années à venir, à mesure que les taux de conformité augmenteront.

Consultations

Dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR) joint au règlement présentant la nouvelle norme sur les émissions des véhicules du Canada (DORS/97-376, 28 juillet 1997), Transports Canada a évoqué la nécessité de limiter les débits du carburant au Canada. Par la suite, en 1997 et 1998, Environnement Canada a consulté des représentants d'autres ministères fédéraux et des ministères provinciaux de l'Environnement dans le contexte d'un groupe de suivi du Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants. Comme on l'a déjà indiqué, les discussions tenues par le groupe d'étude ont démontré que les intervenants reconnaissent en général qu'un règlement fédéral est le moyen le plus efficace d'aborder le problème du débit des carburants, à cause du lien étroit avec la compatibilité de la technologie antipollution nécessaire pour observer les normes nationales sur les émissions des véhicules.

1. Consultations antérieures à la publication préalable

Compte tenu de ce qui précède, Environnement Canada a préparé un document de discussion intitulé « Une évaluation préliminaire – Les impacts potentiels de la limitation des débits de distribution du carburant au Canada à 38 litres par minute » (juillet 1998). Dans ce document, on examine le lien entre les émissions causées par le ravitaillement et les débits du carburant et ce qui pourrait se passer si ces débits sont limités à 38 litres par minute. Le 7 août 1998, on a envoyé le document à un vaste échantillon d'intervenants pour qu'ils le commentent : représentants des gouvernements fédéral et provinciaux, des industries de la production et de la distribution du carburant, des distributeurs de matériel de distribution de carburant, de l'industrie de la fabrication de véhicules, de groupes des secteurs de l'environnement, de la santé publique et de la consommation.

Environnement Canada a reçu des réponses des parties suivantes : Association des distributeurs indépendants de produits pétroliers, Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, ministère de l'Environnement, des Terres et des Parcs de la Colombie-Britannique, Institut canadien des produits pétroliers, Association canadienne des constructeurs de véhicules, Coopératives fédérées Limitée, Les Pétroles Irving Limitée, Mesures Canada, ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec, Communauté urbaine de Montréal, Ontario Fuel Dealers Association, Shell Canada Limitée, Commission des normes techniques et de la sécurité de l'Ontario.

The submissions received from stakeholders indicated that there was a general acceptance on the need to limit Canadian fuel dispensing flow rates of gasoline and gasoline blends to 38 litres per minute. Stakeholders offered a range of views on a number of regulatory issues. The following paragraphs provide a brief summary of the major issues raised by stakeholders during the preliminary consultation and the Department's analysis of the comments which guided the development of the Regulations.

(i) Scope of Covered Facilities

The Department received comments suggesting that commercial cardlock and keylock facilities should be exempt from regulations due to the variety of commercial vehicle types and large skid tanks filled at these facilities. It was also suggested wholesale purchaser-consumers of fuels should be excluded on the basis of their small contribution to the desired benefits. Finally, one commenter suggested that given the relatively low cost of flow-limiting devices, their installation should be required on all fuel dispensing nozzles, including those used to refuel heavy-duty vehicles.

The Department believed that requiring fuel dispensers that are dedicated exclusively to refuelling heavy-duty vehicles would result in unwarranted costs, due to the small impact of flow rates on the refuelling emissions of these vehicles. The available data for 1996 suggested that cardlock/keylock and non-retail facilities account for up to 7% of Canadian gasoline disposition. The types of vehicles that are fuelled at these facilities vary considerably but can include vehicles whose refuelling emissions are adversely affected by high dispensing flow rates. On this basis, the Department did not feel it was appropriate to provide a general exemption for all cardlock/keylock locations or for facilities operated by wholesale purchaser-consumers of fuel (i.e. other than those dedicated exclusively to heavy-duty vehicles).

(ii) Lead-Time for Compliance

The Department received comments suggesting that a lead-time of 18 to 36 months should be given to allow affected parties the opportunity to make the necessary modifications to fuel dispensers during routine scheduled maintenance in order to lower compliance costs. It was also suggested that the time necessary for manufacturers of flow-limiting devices to obtain the approval of the Underwriters Laboratory of Canada (ULC) needed to be considered in the process.

Environment Canada confirmed that a major Canadian distributor of refuelling hardware had already obtained ULC approval for two models of flow limiters that are designed specifically to limit fuel dispensing rates to 38 L/min. In determining an appropriate lead-time, the Department had to balance the cost-reducing nature of a longer lead-time with the fact that ORVR-equipped vehicles were already being sold in Canada which require the flow rate controls to operate efficiently. Given the relatively low costs of compliance and recognizing that a considerable portion of fuel dispensing facilities was already in compliance with the proposed limit, the Department believed that a lead-time of 12 months represented a reasonable balance of those considerations.

Les mémoires reçus des intervenants reconnaissaient en général l'importance de limiter à 38 litres/minute le débit de l'essence et des mélanges d'essence au Canada. Les avis étaient partagés sur un certain nombre de questions réglementaires. Les paragraphes qui suivent résumant brièvement les principales questions soulevées par les intervenants au cours de cet exercice de consultations, ainsi que l'analyse qu'en a faite le Ministère aux fins de l'élaboration du règlement.

(i) Envergure des installations visées

Le Ministère a reçu des commentaires selon lesquels il faudrait exempter du règlement les installations commerciales à carte d'accès et fermées à clé, à cause de la variété des types de véhicules commerciaux et des gros réservoirs sur patins remplis à ces installations. On a aussi suggéré d'exclure les grossistes acheteurs-consommateurs de carburant à cause de leur contribution minime aux avantages visés. Enfin, un intervenant a laissé entendre que, compte tenu du coût relativement faible des limiteurs de débit, il faudrait en imposer l'installation sur tous les pistolets distributeurs de carburant, y compris ceux qui servent à ravitailler des véhicules lourds.

Le Ministère a estimé que la mise en service obligatoire de distributeurs de carburant réservés exclusivement au ravitaillement des véhicules lourds entraînerait des coûts injustifiés à cause de l'impact limité des débits sur les émissions causées par le ravitaillement de ces véhicules. D'après les données de 1996, l'essence distribuée par les distributrices à cartes ou à clés d'accès et par les non-détaillants peut représenter jusqu'à 7 % du total de l'essence distribuée au Canada. En outre, parmi la grande diversité des types de véhicules fréquentant ces points de ravitaillement, on peut trouver des véhicules dont les émissions produites au ravitaillement sont affectées de manière défavorable par des débits élevés. C'est pourquoi le Ministère n'a pas jugé utile d'accorder une exemption générale à toutes les installations à carte d'accès ou fermées à clé, ou pour les installations exploitées par des grossistes acheteurs-consommateurs de carburant (c.-à-d. autres que les installations réservées exclusivement aux véhicules lourds).

(ii) Délai de conformité

Le Ministère a reçu des commentaires indiquant qu'il faudrait accorder un délai de 18 à 36 mois afin de permettre aux parties en cause d'apporter les modifications nécessaires aux distributeurs de carburant pendant les travaux d'entretien réguliers et de routine, afin de réduire les coûts de conformité. On a aussi laissé entendre que le processus devrait tenir compte du temps dont les fabricants de limiteurs de débit ont besoin pour obtenir l'approbation des Laboratoires des assureurs du Canada.

Environnement Canada a confirmé qu'un important distributeur canadien de matériel de ravitaillement a déjà obtenu des Laboratoires des assureurs du Canada l'approbation de deux modèles de limiteurs de débit conçus spécifiquement pour limiter à 38 L/min le débit du carburant. Pour établir un délai de conformité approprié, le Ministère a dû tenir compte à la fois de la réduction des coûts qu'entraînerait une période de grâce plus longue, et du fait que l'on vend déjà au Canada des véhicules dotés de RVRB qui ont besoin qu'on limite le débit au maximum prescrit. Comme la conformité au règlement est relativement peu coûteuse et comme une grande proportion des installations de distribution de carburant sont déjà conformes à la limite proposée, le Ministère a jugé qu'un délai de 12 mois répondait raisonnablement aux préoccupations exprimées.

(iii) Enforcement

Several commenters indicated that Measurement Canada inspectors already audit fuel dispensing facilities to verify the accuracy of volume meters and suggested that enforcement of a fuel dispensing limit should be coordinated with Measurement Canada to minimize the potential burden on the fuel marketing industry and to reduce overall enforcement costs. It was also suggested that a regulation should mandate the use of flow-limiting devices on all fuel dispensing nozzles as a means of simplifying enforcement, on the basis that this would allow inspectors to perform a visual check rather than conducting a potentially complicated test.

The Department felt it was preferable to adopt a performance-based standard in order to provide fuel dispenser operators the flexibility of implementing the type of control strategy that is best-suited for their facility. A regulation requiring the use of flow limiters on every dispenser could result in unnecessary costs for many facility operators that already met the proposed limit. It was noted that the procedures for measuring the flow rate are simple and do not require any special equipment other than a stopwatch. Environment Canada agreed that reasonable measures should be taken to reduce enforcement costs and to minimize the potential burden on facility operators. Accordingly, the Department indicated that it would investigate the feasibility of coordinating inspection activities with Measurement Canada.

2. Consultation after pre-publication

The proposed *Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 5, 1999. The proposed Regulations were developed in full consideration of the comments provided during the preliminary consultation and were consistent with the Department's analysis of the comments, as summarized above. Stakeholders were requested to provide comments on the proposed Regulations within sixty days of their pre-publication. In order to facilitate the consultation process, the Department distributed copies of the *Canada Gazette*, Part I pre-publication to a wide range of stakeholders.

Following the pre-publication of the proposed Regulations, Environment Canada received written comments from six parties during the 60-day comment period. In their submissions, the Association of International Automobile Manufacturers of Canada, the British Columbia Ministry of Environment, Lands and Parks, the Canadian Vehicle Manufacturers' Association, and Saskatchewan Environment and Resource Management fully supported the proposed Regulations. The Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) supported the intent of the proposed Regulations and suggested some minor changes aimed at "further improving the implementation and effectiveness of these proposed Regulations". Specifically, the CPPI recommended that the proposed procedure for determining compliance with the prescribed flow rate limit be based on the average result of three tests in order to overcome potential test variability and suggested that increasing the volume of dispensed fuel could also improve the accuracy of the procedure. The CPPI also recommended that the definition of "gasoline" be amended to be consistent with gasoline-related regulations recently promulgated under CEPA (i.e. sulphur and benzene). Finally, the submission received from the Ontario Fuel Dealers Association (OFDA) acknowledged the need for the proposed Regulations and indicated that limiting fuel

(iii) Application

Plusieurs intervenants ont indiqué que des inspecteurs de Mesures Canada vérifient déjà l'exactitude des volumètres des installations de distribution de carburant et ont suggéré qu'il faudrait coordonner l'application du règlement avec Mesures Canada afin de réduire le plus possible le fardeau éventuel imposé à l'industrie de la vente de carburant et de réduire les coûts totaux de l'application. On a également fait valoir qu'un règlement devrait exiger que tous les pistolets distributeurs de carburant soient dotés de limiteurs de débit afin de simplifier l'application, puisque cela permettrait aux inspecteurs d'effectuer une vérification visuelle au lieu de procéder à un test qui pourrait être compliqué.

Le Ministère a jugé qu'il était préférable d'adopter une norme fondée sur le rendement afin de donner aux exploitants d'installations de distribution de carburant la souplesse nécessaire pour mettre en oeuvre la stratégie de contrôle qui convenait le mieux à leur établissement. Un règlement obligeant à doter tous les pistolets distributeurs de limiteurs de débit pourrait entraîner des coûts inutiles pour beaucoup d'exploitants d'installations qui sont déjà conformes à la limite proposée. On a estimé que les procédures de mesure du débit étaient simples et n'exigeaient pas de matériel spécial autre qu'un chronomètre. Environnement Canada a reconnu qu'il faudrait prendre des mesures raisonnables pour réduire les coûts d'application et réduire le plus possible le fardeau éventuel imposé aux exploitants. Le Ministère a donc indiqué qu'il étudierait la possibilité de coordonner les activités d'inspection avec Mesures Canada.

2. Consultations postérieures à la publication préalable

Le projet de *Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges* a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 juin 1999. Il a été élaboré en tenant compte des commentaires formulés pendant les consultations préliminaires et de l'analyse qu'en avait faite le Ministère (voir ci-dessus). Les intervenants ont été invités à commenter ce projet dans les soixante jours qui ont suivi sa publication préalable. Pour faciliter ce processus, le Ministère a diffusé des exemplaires du document publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, à une vaste gamme d'intervenants.

Après la publication préalable du projet de règlement, Environnement Canada a reçu des commentaires écrits de six intervenants pendant la période de 60 jours prescrite. Dans leurs présentations, l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada, le ministère de l'Environnement, des Terres et des Parcs de la Colombie-Britannique, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules et le ministère de l'Environnement et de la Gestion des ressources de la Saskatchewan se sont prononcés en faveur du projet. L'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) s'est montré favorable au but poursuivi par le projet, tout en suggérant certains changements mineurs visant à « améliorer la mise en oeuvre et l'efficacité du nouveau règlement ». Il a recommandé en particulier que la méthode proposée de vérification de la conformité à la limite prescrite du débit soit fondée sur la moyenne des résultats de trois tests afin de tenir compte de la variabilité possible des tests, et a suggéré qu'une augmentation du volume de carburant distribué pourrait également améliorer l'exactitude de la procédure. L'ICCP a également recommandé que l'on modifie le sens du mot « essence » pour tenir compte des règlements récemment promulgués à ce sujet dans le cadre de la LCPE (p. ex., teneurs en benzène et en soufre). Finalement, dans le document qu'elle a soumis, la Ontario Fuel Dealers

dispensing flow rates to the proposed level was much preferred to Stage II vapour recovery systems. However, OFDA recommended that the Regulations require fuel dispensing nozzle manufacturers to supply only nozzles that will restrict the flow to below 38 L/min rather than placing the responsibility for compliance on fuel retailers.

In consideration of the stakeholder comments, a few changes have been made to the Regulations. In order to improve the accuracy of the measurement procedure, the dispensed volume of fuel which serves as the basis for the calculation of the dispensing flow rate has been increased by 25%, from 8.0 litres to 10.0 litres. In addition, a provision has been incorporated to the procedure which requires that 2.0 litres of fuel be dispensed prior to initiating the timed portion of the test. This provision will ensure that the dispenser's flow rate is stabilized when the measurement begins and will provide the person conducting the test with sufficient time to prepare to make the initial measurement. Finally, the definition of gasoline has been made to be consistent with that contained in the *Sulphur in Gasoline Regulations* and the *Benzene in Gasoline Regulations*.

With respect to the suggestion of basing the compliance determination on the average of three tests, the Department feels that this would have been unnecessarily burdensome for both inspectors and facility operators verifying the flow rate of fuel dispensers. Further, the Department believes that the Regulations represent the most favorable approach to limiting fuel dispensing flow rates to 38 L/min as it provides fuel dispenser operators the flexibility of implementing the type of control strategy that is best-suited for their facility and avoids unwarranted costs for the many facility operators whose systems already meet the requirements of the Regulations.

Compliance and Enforcement

The Regulations will require inspections of affected fuel dispensing facilities by designated Environment Canada officials, or by other officials acting on behalf of Environment Canada (e.g. possibly Measurement Canada). Typically, inspections will be carried out during normal business hours and in a manner that minimizes interference with a facility's normal operation. Using a stopwatch and the dispenser's volume meter, an inspector will measure the time it takes to dispense 10.0 litres of fuel into a vehicle's fuel tank or into another appropriate container. Based on the measurements and the formula set out in the Regulations, and taking into account a reasonable test tolerance, the inspector will determine if the flow rate from the nozzle exceeds the requirements of the Regulations. If so, the inspector may perform a second test to confirm the flow rate measurement depending on the magnitude of the exceedance.

In verifying compliance with the Regulations, CEPA inspectors will abide by CEPA's Enforcement and Compliance Policy. This policy sets out a range of possible responses to offenses, including: warnings, inspector's directions, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and civil suits by the Crown for the recovery of costs in specified circumstances. If a CEPA inspector confirmed that an offense had been committed, the inspector would select the appropriate response, based on the following criteria:

Association (OFDA) a reconnu la nécessité du règlement proposé et fait savoir qu'elle préférerait de loin la limite proposée du débit des pistolets distributeurs plutôt que l'installation de systèmes de contrôle des vapeurs de ravitaillement de stade II dans les pompes des stations-service. Toutefois, l'OFDA a recommandé qu'on exige des fabricants de pistolets de ravitaillement qu'ils n'offrent que des pistolets à débit inférieur à 38 L/min, plutôt que de confier aux détaillants d'essence la responsabilité d'appliquer la nouvelle réglementation.

Certains changements ont été apportés au règlement pour tenir compte des commentaires des intervenants. Pour améliorer l'exactitude de la méthode de mesure, on a augmenté de 25 %, soit de 8,0 à 10,0 litres, le volume de carburant distribué utilisé pour le calcul du débit de distribution. En outre, on a décidé d'exiger que la portion chronométrée du test de débit commence après la distribution d'un volume initial de deux litres de carburant, afin de stabiliser le débit avant la mesure et de laisser à l'expérimentateur le temps voulu pour procéder à la mesure initiale. Finalement, la définition de l'essence a été modifiée pour se conformer à celle utilisée dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* et dans le *Règlement sur le soufre dans l'essence*.

S'agissant de la suggestion de fonder la détermination de la conformité sur la moyenne de trois tests, le Ministère a estimé que cela compliquerait inutilement la tâche des inspecteurs et des préposés chargés de vérifier le débit des pistolets distributeurs. En outre, le Ministère estime que le règlement représente la méthode la plus favorable de limitation des débits de distribution à 38 L/min puisqu'il accorde aux préposés la latitude voulue pour mettre en oeuvre les stratégies de contrôle les mieux adaptées à leur installation et permet d'éviter des coûts injustifiés aux nombreux exploitants dont les installations répondent déjà aux exigences du règlement.

Respect et exécution

Le règlement exigera l'inspection des installations de distribution du carburant visées par des fonctionnaires désignés d'Environnement Canada ou d'autres fonctionnaires agissant au nom du Ministère (p. ex., Mesures Canada, le cas échéant). Les inspections seront normalement effectuées pendant les heures normales d'ouverture et selon une procédure qui nuira le moins possible aux opérations normales. À l'aide d'un chronomètre et du volume de la pompe distributrice, l'inspecteur mesurera le temps qu'il faut pour pomper 10 litres de carburant dans le réservoir d'un véhicule ou dans un autre contenant approprié. À partir de ses mesures et de la formule prévue dans le règlement, et compte tenu d'une tolérance raisonnable des conditions expérimentales, l'inspecteur déterminera si le débit du pistolet dépasse la limite prescrite par le règlement. Si tel est le cas, il pourra décider de procéder à un second test pour confirmer ses résultats, en tenant compte de l'écart noté lors du premier test.

En vérifiant la conformité au règlement, les inspecteurs de la LCPE se conformeront à la politique d'application de la LCPE. Cette politique établit un éventail de réponses possibles à des infractions, y compris les suivantes : avertissements, directives des inspecteurs, contraventions, arrêtés ministériels, injonctions, poursuites au criminel et poursuites au civil par l'État pour récupération des coûts dans certaines circonstances particulières. Si un inspecteur de la LCPE confirme qu'il y a eu infraction, il choisira la mesure appropriée en fonction des critères suivants :

- **Nature of the offense:** This includes consideration of the damage, the intent of the alleged offender, whether it was a repeat offense, and whether an attempt was made to subvert the objectives and requirements of the Act.
- **Effectiveness in achieving the desired result with the offender:** The desired result would be compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the offense. Factors to be considered would include the offender's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officials, and evidence of corrective action already taken.
- **Consistency:** Inspectors would consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.
- **Nature de l'infraction :** Il convient entre autres de déterminer la gravité des dommages, l'intention du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de contourner les objectifs ou exigences de la Loi.
- **Efficacité des moyens employés pour obliger le contrevenant à obtempérer :** Le but visé consiste à faire respecter la Loi dans les meilleurs délais, tout en empêchant les récidives. Parmi les facteurs à considérer, mentionnons le dossier du contrevenant, sa volonté de collaborer avec les agents d'exécution et la preuve que des correctifs ont été apportés.
- **Uniformité d'application :** Les inspecteurs tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables en décidant de la ligne de conduite à suivre.

Environment Canada believes that promotion of compliance through information and education is an effective tool in securing conformity with the law. Accordingly, the Department will undertake to make appropriate information available to affected parties.

Environnement Canada est d'avis que la promotion de la conformité par l'information et l'éducation est un moyen efficace de faire observer la Loi. C'est pourquoi le Ministère s'engagera à communiquer l'information appropriée aux parties en cause.

Contacts

Ross White
Transportation Systems Branch
Air Pollution Prevention Directorate
Environmental Protection Service
Department of the Environment
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1120
FAX: (819) 953-7815

Arthur Sheffield
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Policy and Communications
Department of the Environment
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
Tel.: (819) 953-1172
FAX: (819) 997-2769

Personnes-ressources

Ross White
Direction des systèmes de transport
Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique
Service de la protection de l'environnement
Ministère de l'Environnement
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Tél. : (819) 953-1120
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-7815

Arthur Sheffield
Direction des analyses réglementaires et économiques
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Politiques et communications
Ministère de l'Environnement
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
Tél. : (819) 953-1172
TÉLÉCOPIEUR : (819) 997-2769

Registration
SOR/2000-44 1 February, 2000

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems – No. 2)

P.C. 2000-85 1 February, 2000

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems – No. 2)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 5, 1999, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect thereto;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems – No. 2)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (USER-READY TETHER ANCHORAGES FOR RESTRAINT SYSTEMS – NO. 2)

AMENDMENTS

1. (1) Section 210.1¹ of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*² is amended by adding the following after subsection (3):

(3.1) A user-ready tether anchorage shall be available for use at all times, except when the seating position for which it is installed is not available for use because the vehicle seat has been removed or converted to an alternate use such as the carrying of cargo.

(2) Subsection 210.1(4)¹ of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

(4) The portion of a user-ready tether anchorage that is designed to bind with the tether strap hook shall be readily accessible and, if under a cover, the cover shall be identified by one of the symbols or the mirror image of one of the symbols set out in Figure 2 and shall be removable without the use of tools.

Enregistrement
DORS/2000-44 1 février 2000

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue – n° 2)

C.P. 2000-85 1 février 2000

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue – n° 2)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 juin 1999 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue – n° 2)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (ANCRAGES D'ATTACHE PRÊTS À UTILISER POUR LES ENSEMBLES DE RETENUE – N° 2)

MODIFICATIONS

1. (1) L'article 210.1¹ de l'annexe IV du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles² est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) Un ancrage d'attache prêt à utiliser doit être installé et pouvoir être utilisé en tout temps, sauf lorsque la position assise pour laquelle il est installé ne peut être utilisée parce que le siège du véhicule a été enlevé ou transformé en vue d'une autre utilisation telle que le transport de cargaison.

(2) Le paragraphe 210.1(4)¹ de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) La partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache doit être facilement accessible et, si elle est recouverte, le couvercle doit être indiqué par un des symboles, ou l'image symétrique d'un des symboles, illustrés à la figure 2 et doit pouvoir s'enlever sans l'aide d'outils.

^a S.C. 1993, c. 16

¹ SOR/98-457

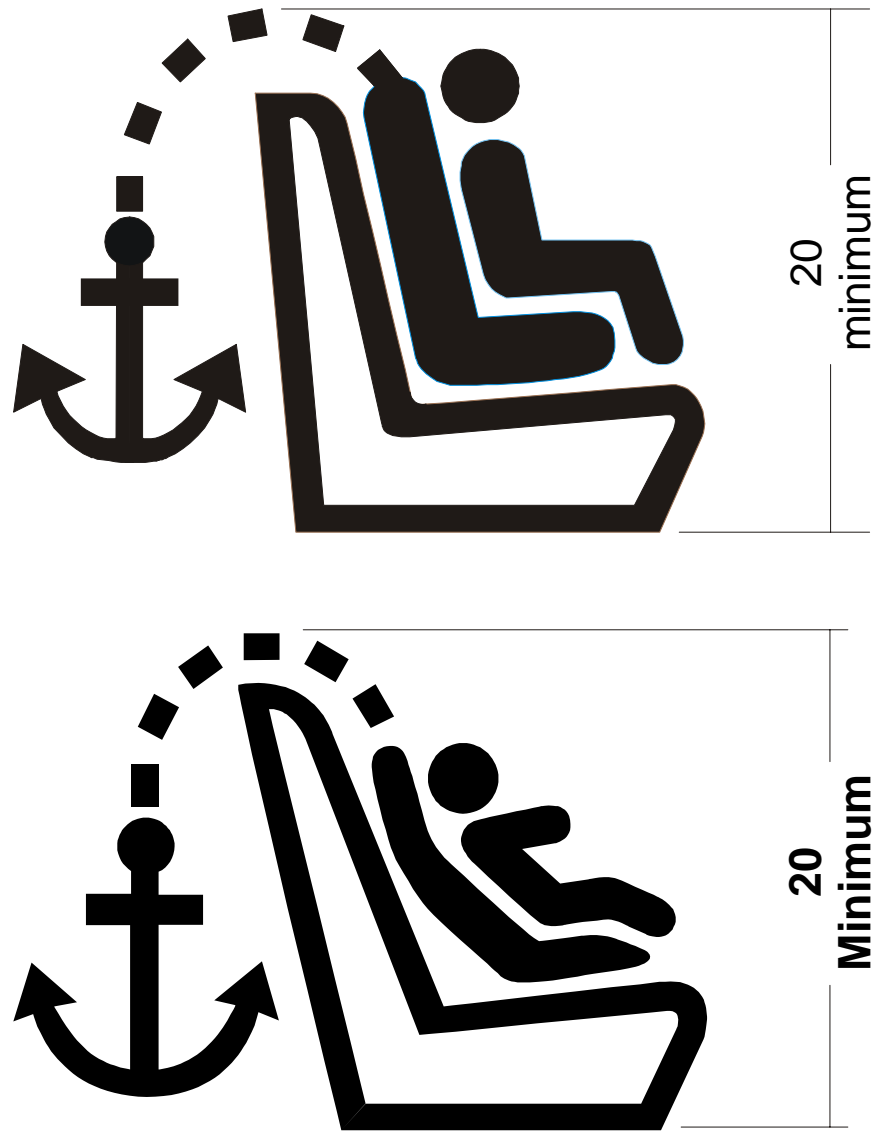
² C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

¹ DORS/98-457

² C.R.C., ch. 1038

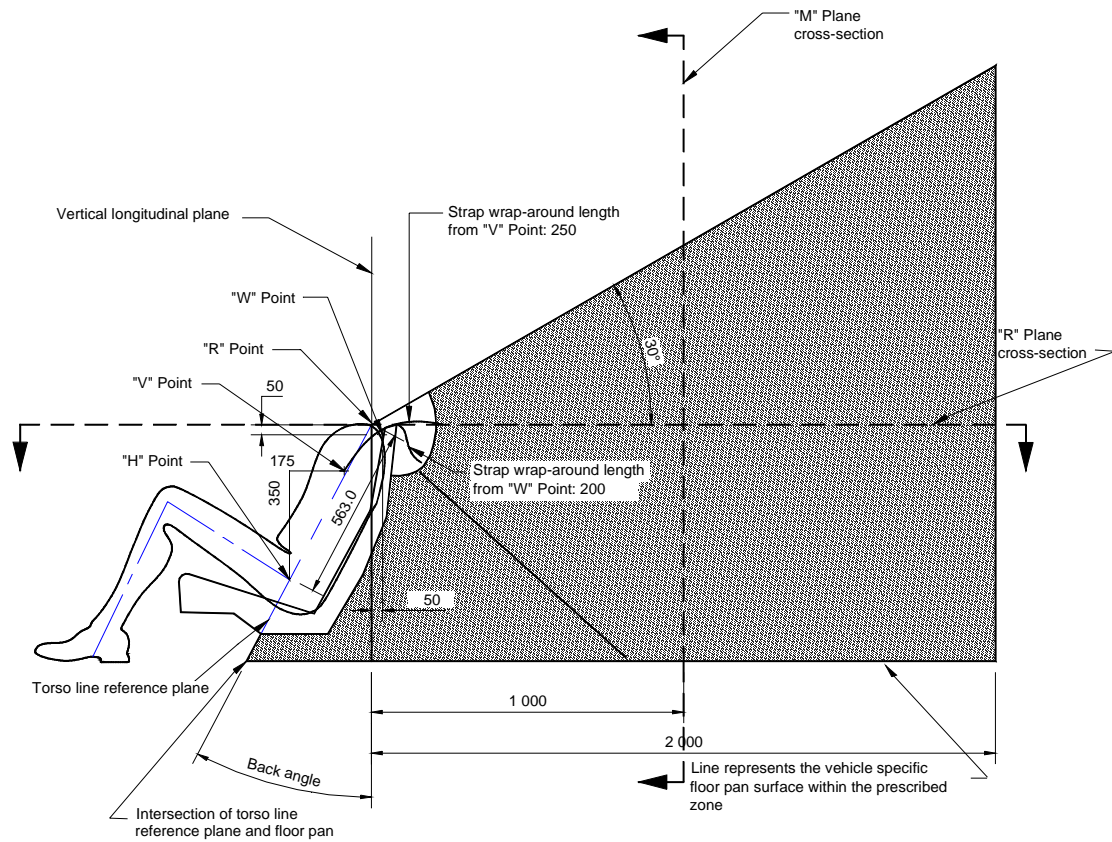
2. Figures 2¹ and 3¹ to section 210.1 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:



Notes

1. Dimensions in mm
2. Drawing not to scale
3. Symbol may be embossed
4. Colour of the symbol is at the option of the manufacturer

Figure 2 -- Symbol Used to Identify the Location of a User-ready Tether Anchorage That Is under a Cover

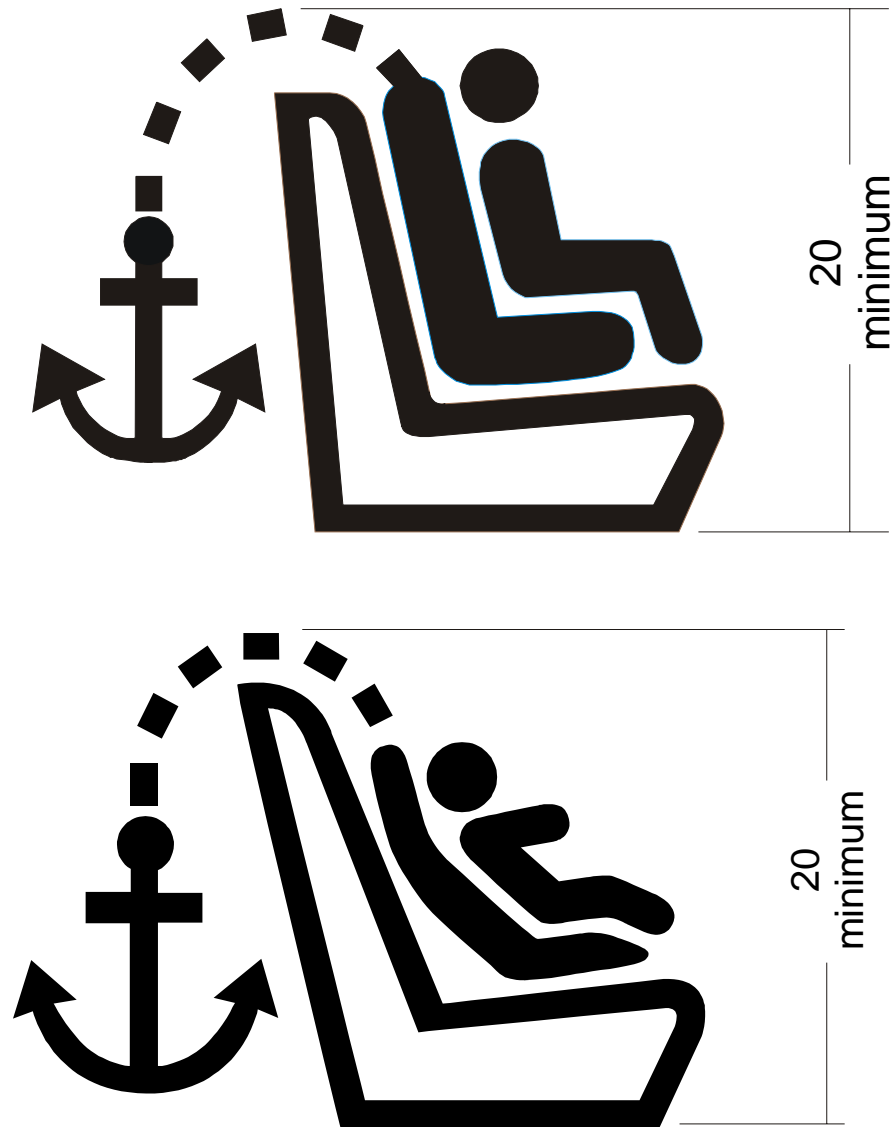


Notes

1. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
2. Portion of user-ready tether anchorage that is designed to bind with the tether strap hook to be located within shaded zone
3. Drawing not to scale
4. "R" Point: Shoulder reference point
5. "V" Point: V-reference point, 350 mm vertically above and 175 mm horizontally back from H-point
6. "W" Point: W-reference point, 50 mm vertically below and 50 mm horizontally back from "R" Point
7. "M" Plane: M-reference plane, 1 000 mm horizontally back from "R" Point

Figure 3 -- Side View, User-ready Tether Anchorage Location

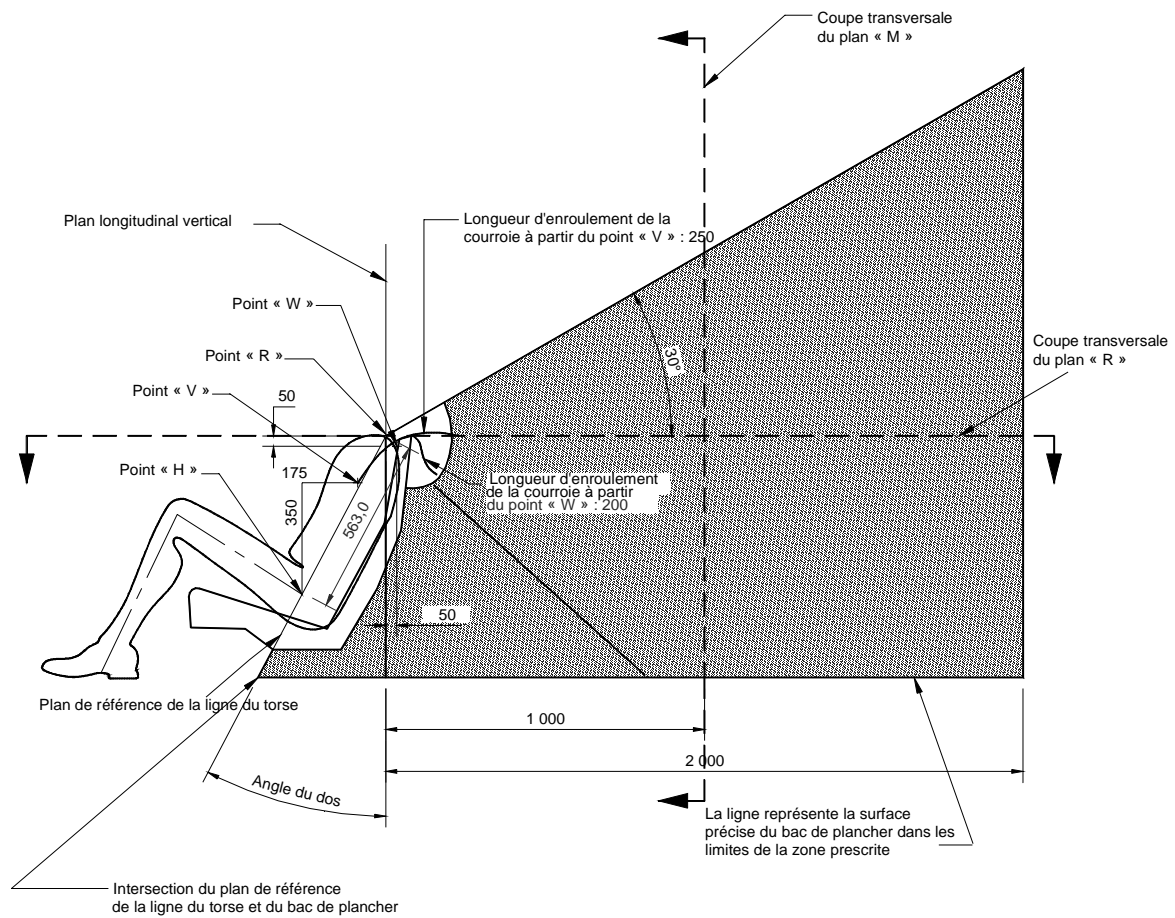
2. Les figures 2¹ et 3¹ de l'article 210.1 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :



Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm.
2. Le dessin n'est pas à l'échelle.
3. Le symbole peut être en relief.
4. La couleur du symbole est laissée au choix du fabricant.

Figure 2 -- Symbole servant à indiquer l'emplacement d'un ancrage d'attache prêt à utiliser qui est recouvert



Remarques :

1. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
2. La partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache doit être située dans les limites de la zone ombrée.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.
4. Point « R » : point de référence de l'épaule
5. Point « V » : point de référence V, à 350 mm verticalement vers le haut et à 175 mm horizontalement vers l'arrière par rapport au point « H »
6. Point « W » : point de référence W, à 50 mm verticalement vers le bas et à 50 mm horizontalement vers l'arrière par rapport au point « R »
7. Plan « M » : plan de référence M, à 1 000 mm horizontalement vers l'arrière par rapport au point « R »

Figure 3 -- Vue de côté, positionnement de l'ancrage d'attache prêt à utiliser

3. Figures 12 to 16¹ to section 210.1 of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:

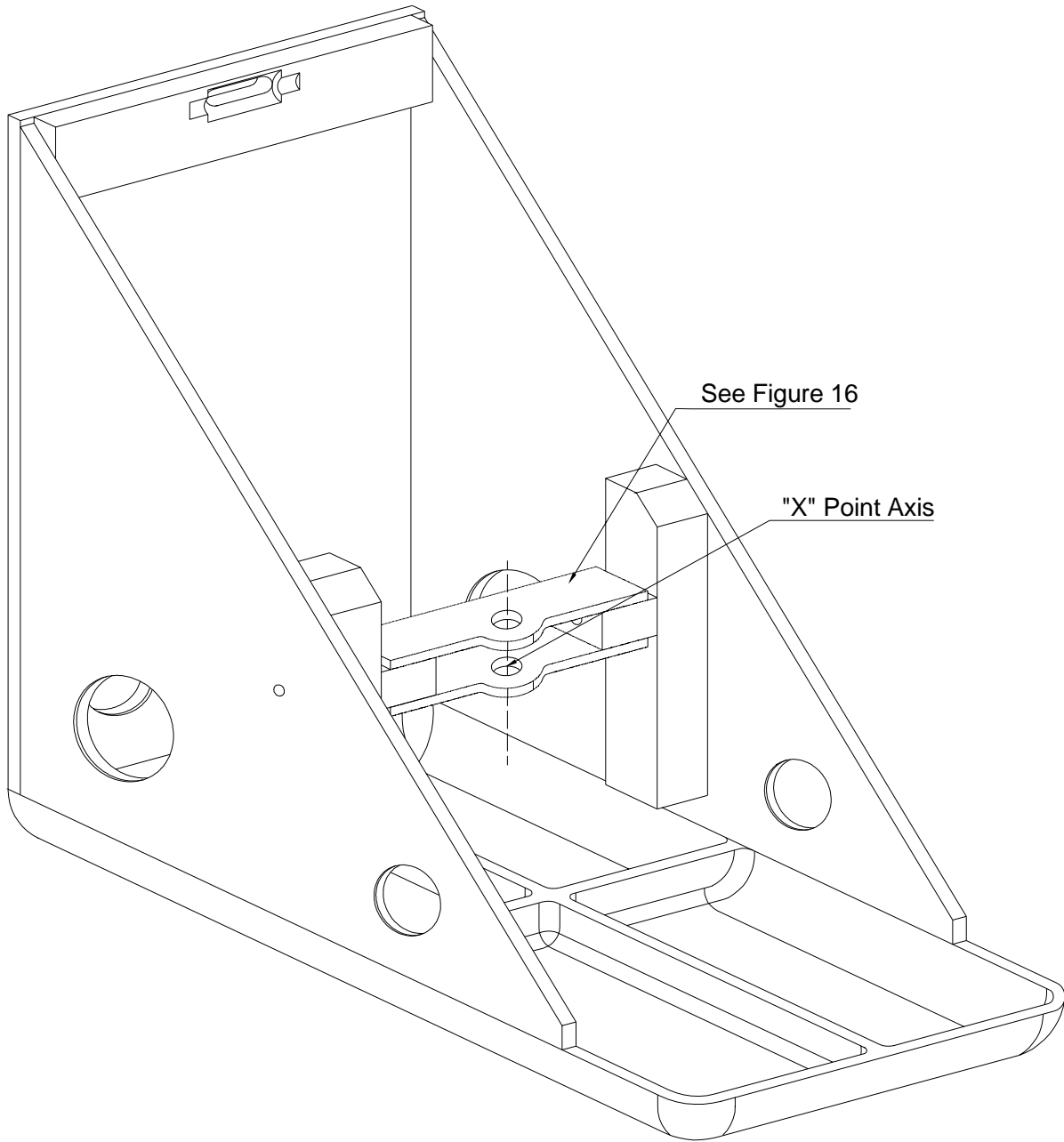
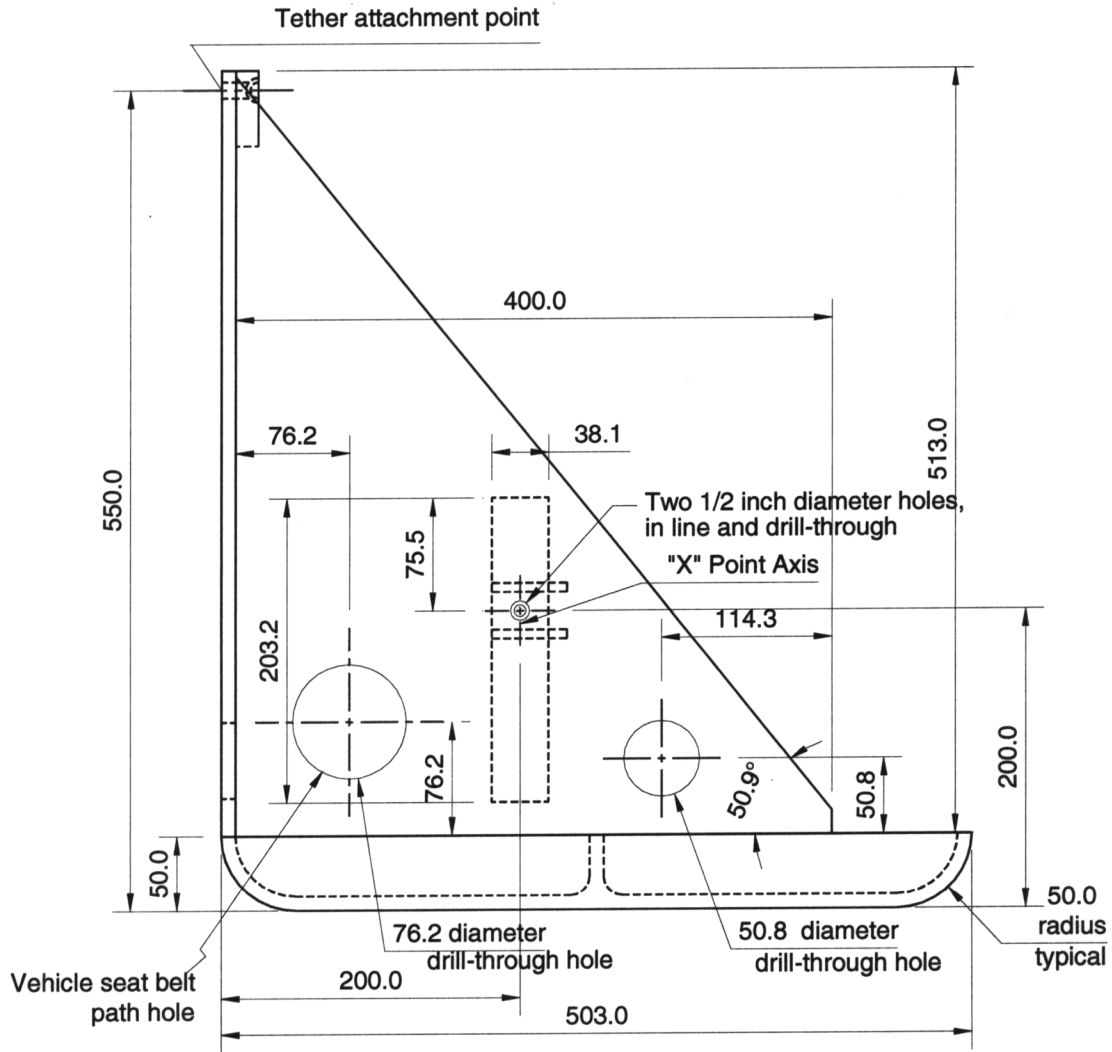


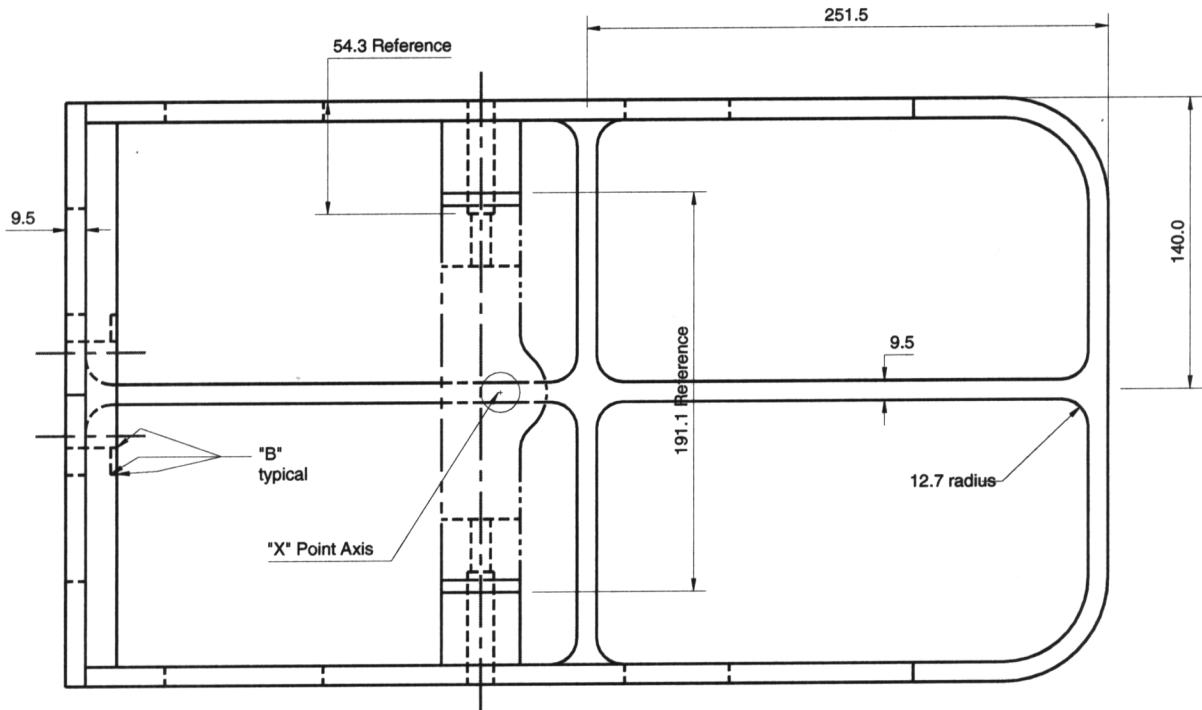
Figure 12 -- Three-dimensional Schematic View of the Static Force Application Test Device



Notes

1. Material: 6061-T6-910 Aluminum
2. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
3. Drawing not to scale
4. Break all outside corners

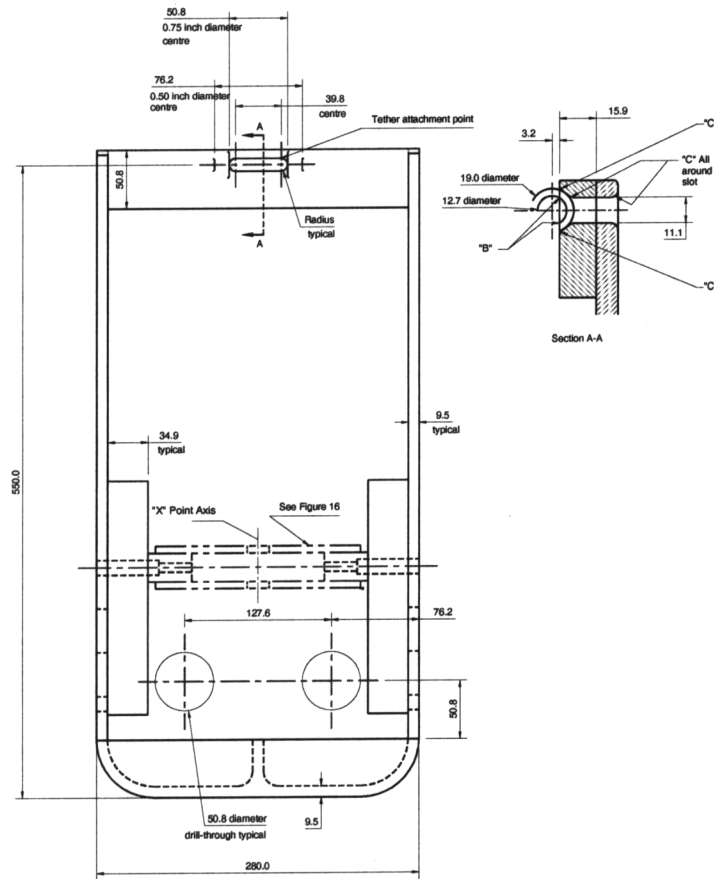
Figure 13 -- Side View, Static Force Application Test Device



Notes

1. Material: 6061-T6-910 Aluminum
2. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
3. Drawing not to scale
4. Break all outside corners and lightning hole edges approximately 1.5 mm
5. Break edges of vehicle seat belt path holes at least 4 mm
6. "B" = approximately 0.8 mm

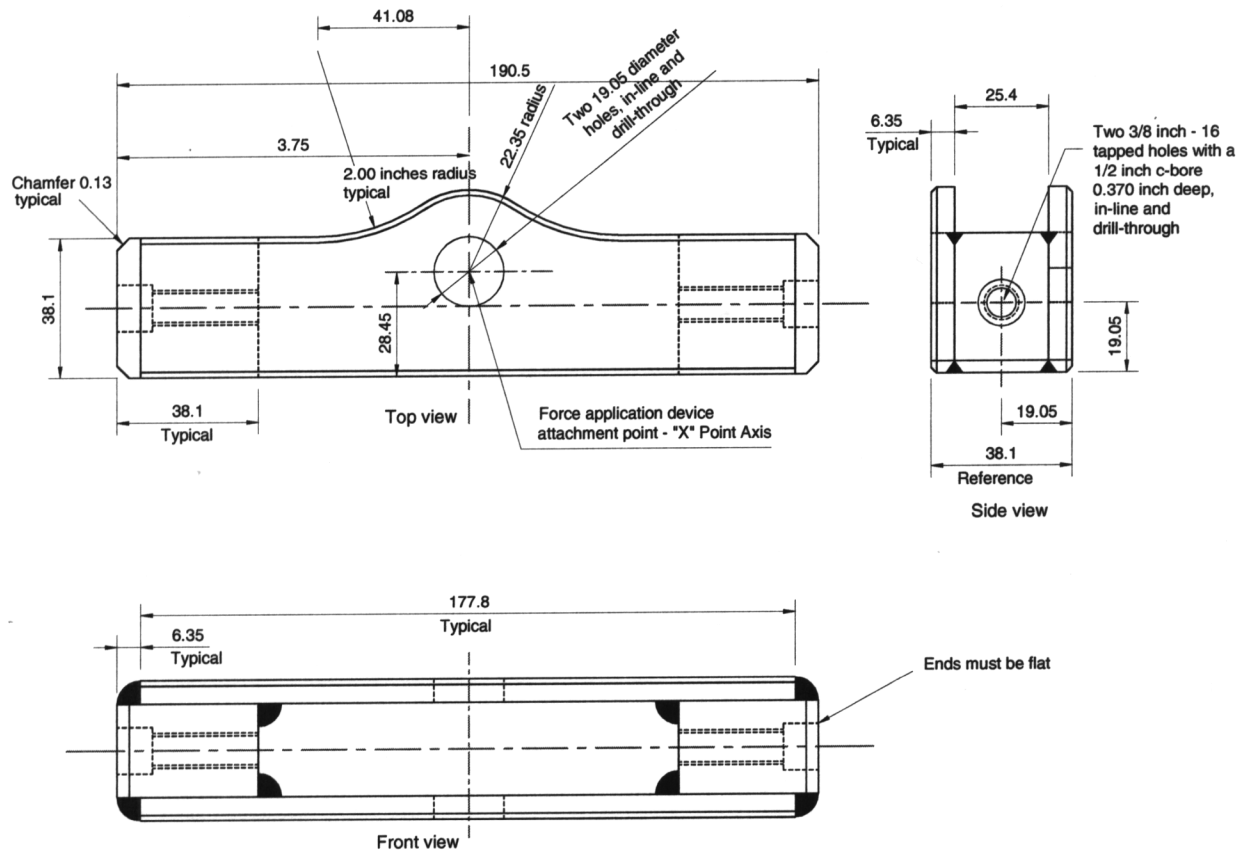
Figure 14 -- Plan View, Static Force Application Test Device



Notes

1. Material: 6061-T6-910 Aluminum
2. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
3. Drawing not to scale
4. "B" = approximately 0.8 mm
5. "C" = approximately 3.2 mm

Figure 15 -- Front View, Static Force Application Test Device



Notes

1. Material: Steel
2. Dimensions in mm, except where otherwise indicated
3. Drawing not to scale
4. Break all outside corners approximately 1.5 mm
5. Surfaces and edges are not to be machined unless otherwise specified for tolerance
6. Saw-cut or stock size material whenever possible
7. Construction to be securely welded

Figure 16 -- Cross Bar, Static Force Application Test Device

3. Les figures 12 à 16¹ de l'article 210.1 de l'annexe IV du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

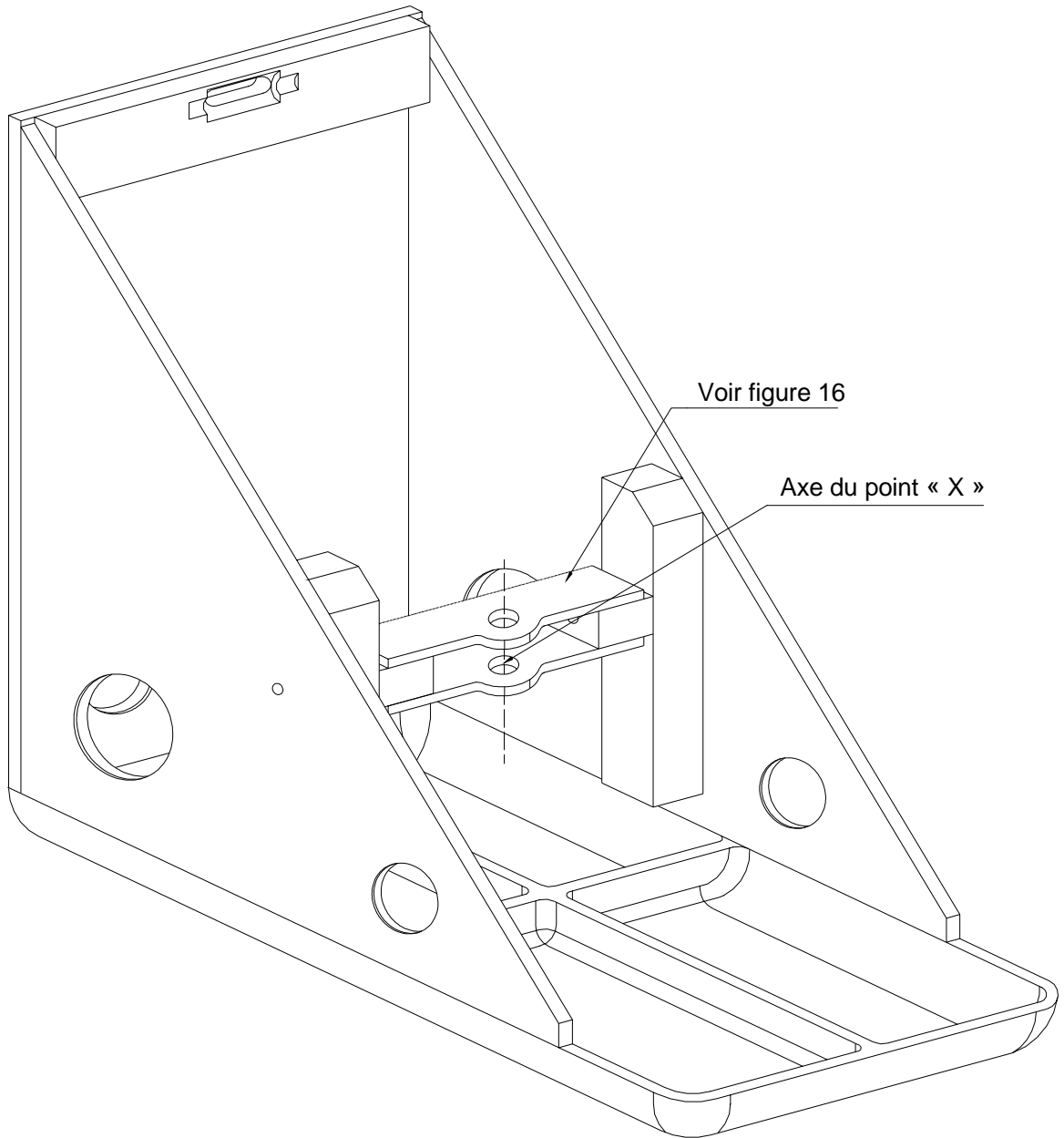
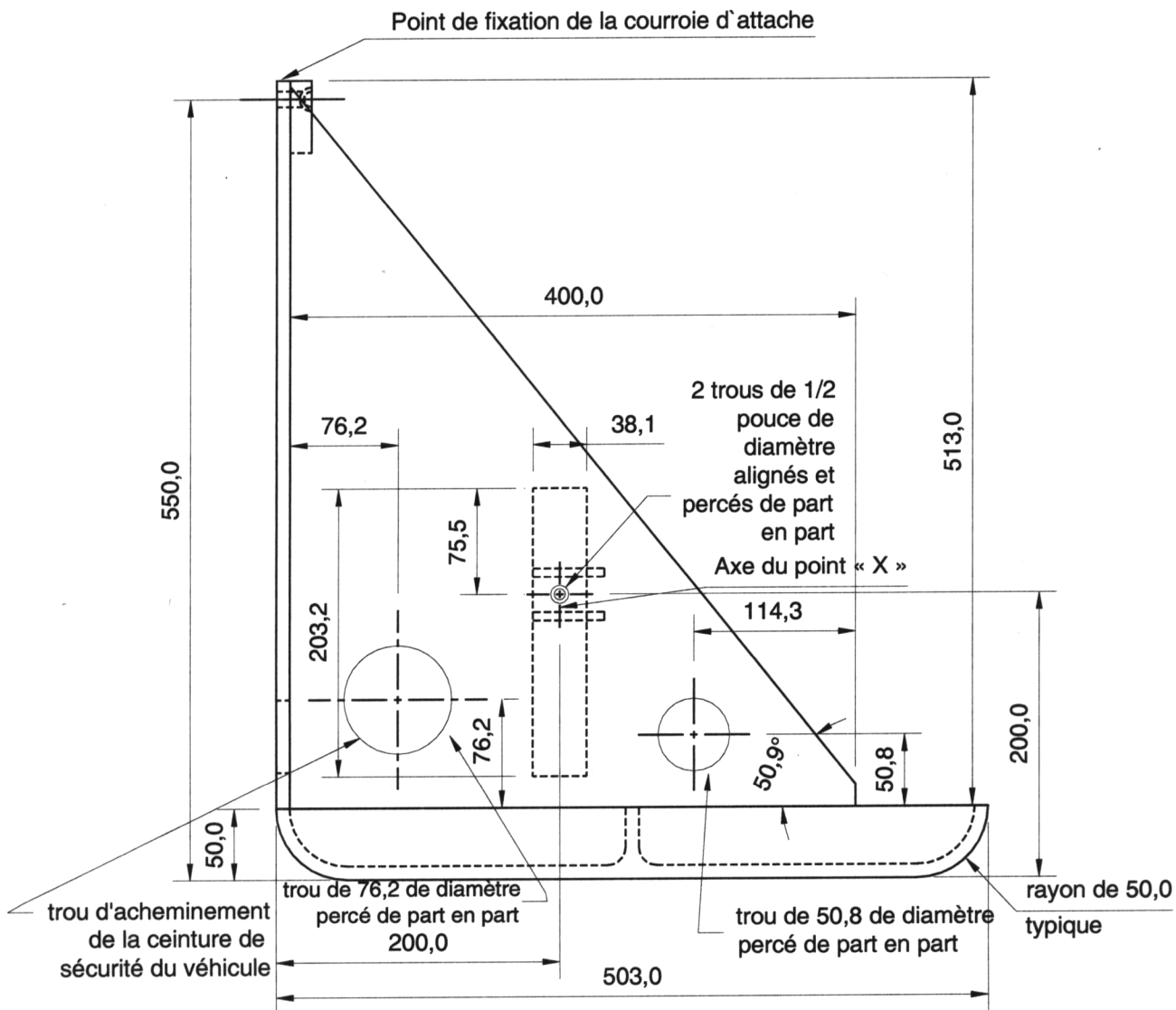


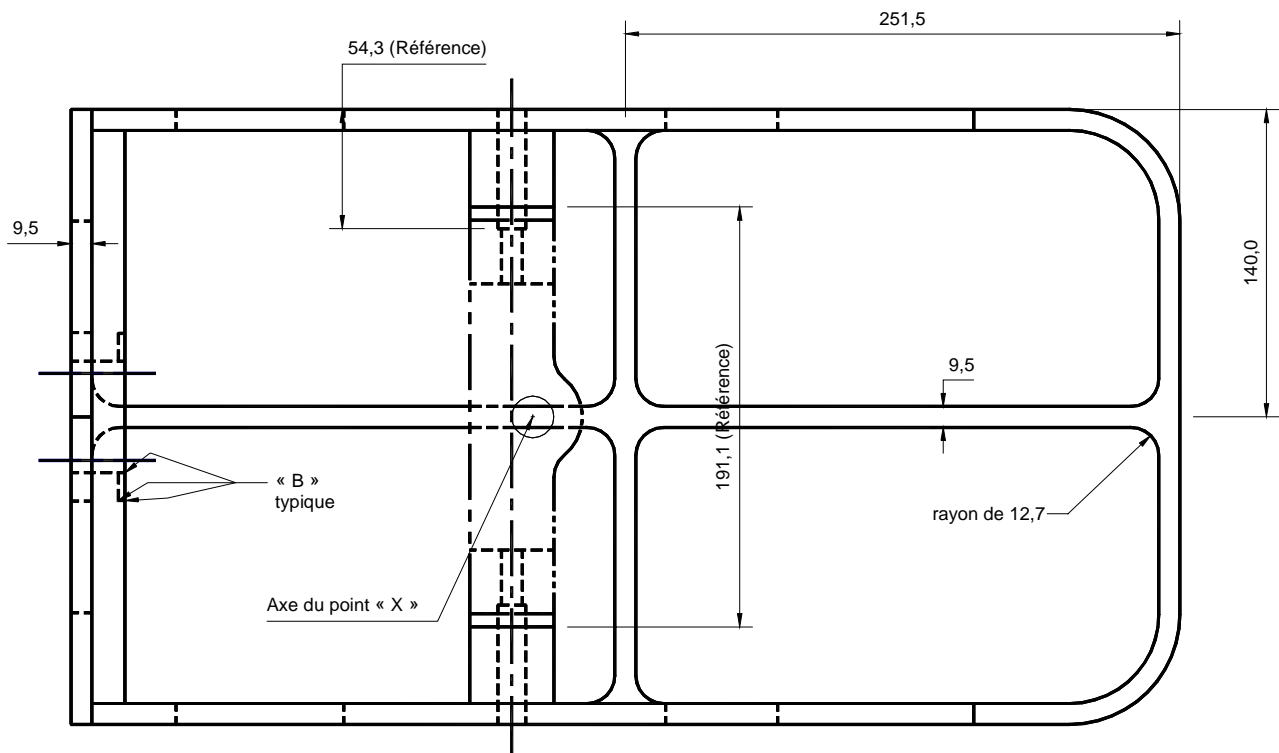
Figure 12 -- Vue schématique tridimensionnelle du dispositif d'essai d'application de la force statique



Remarques :

1. Matériau : Aluminium 6061-T6-910
2. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.
4. Arrondir toutes les saillies extérieures

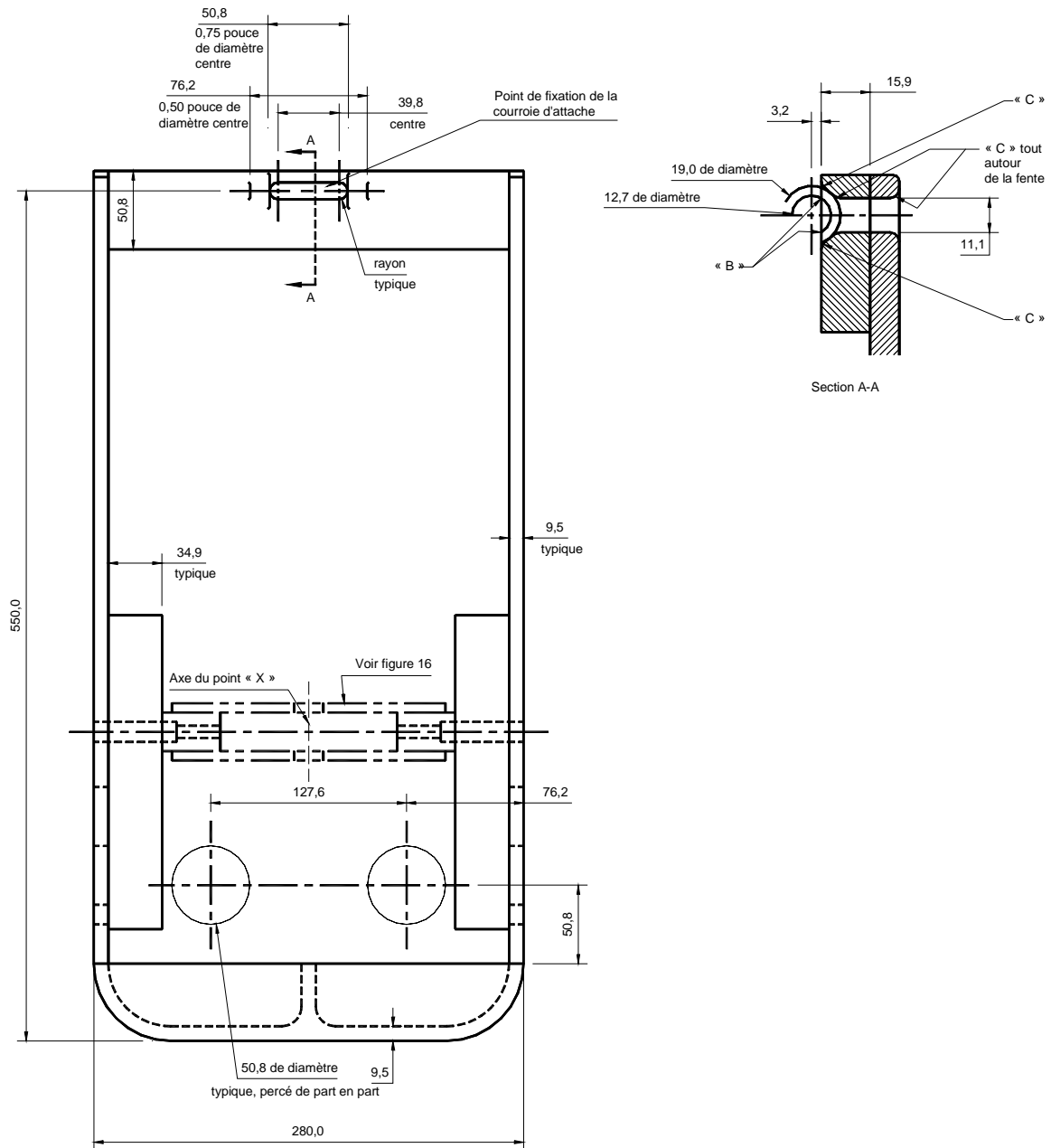
Figure 13 -- Vue de côté du dispositif d'essai d'application de la force statique



Remarques :

1. Matériau : Aluminium 6061-T6-910
2. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.
4. Arrondir toutes les saillies extérieures et le pourtour des trous d'environ 1,5 mm
5. Arrondir le pourtour des trous d'acheminement de la ceinture de sécurité du véhicule d'au moins 4 mm
6. « B » = environ 0,8 mm

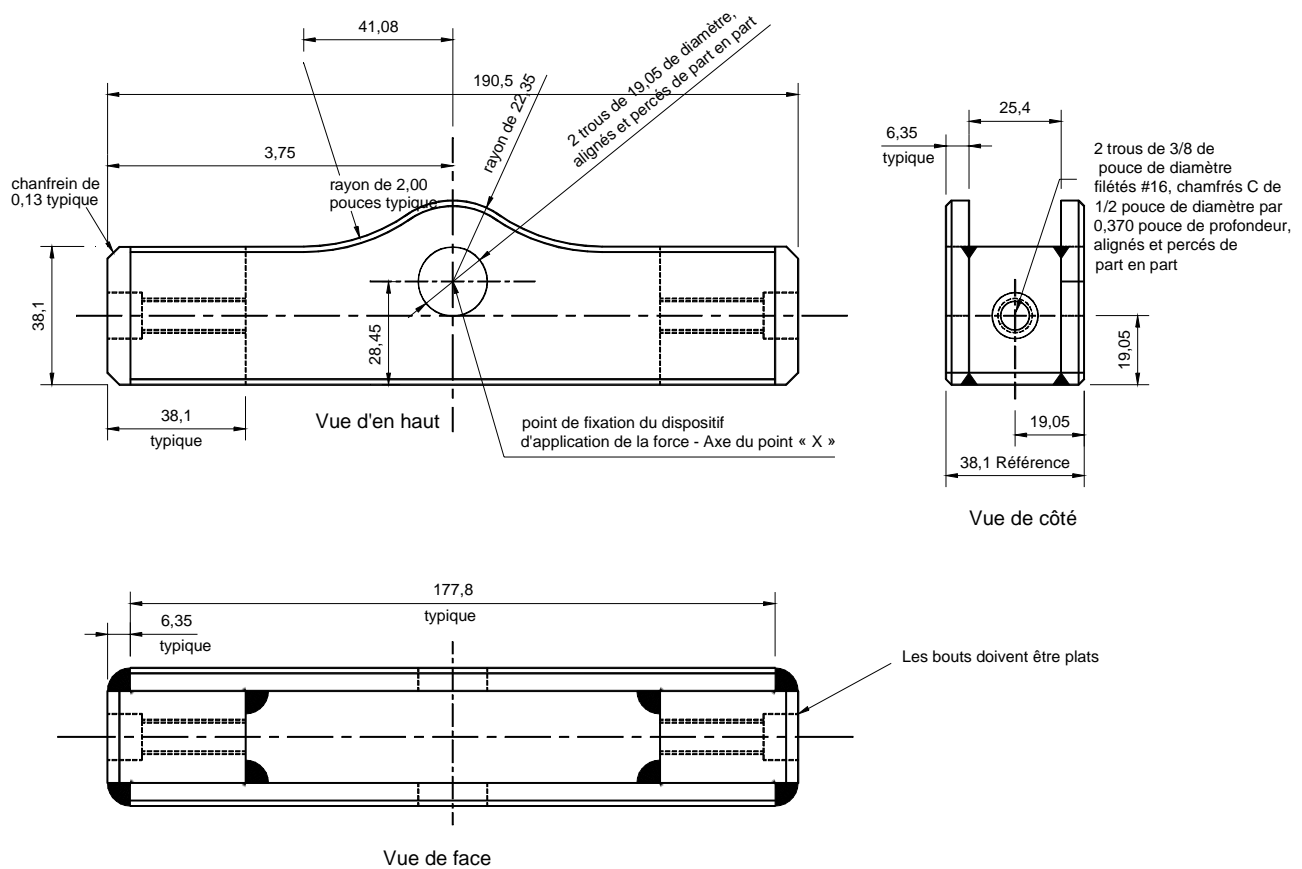
Figure 14 -- Vue en plan du dispositif d'essai d'application de la force statique



Remarques :

1. Matériau : Aluminium 6061-T6-910
2. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.
4. « B » = environ 0,8 mm
5. « C » = environ 3,2 mm

Figure 15 -- Vue de face du dispositif d'essai d'application de la force statique



Remarques :

1. Matériau : Acier
2. Les dimensions sont exprimées en mm, sauf indication contraire.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.
4. Arrondir toutes les saillies extérieures d'environ 1,5 mm
5. Les surfaces et les saillies ne doivent pas être usinées à moins que ce ne soit précisé à des fins de tolérance.
6. Matériau scié ou d'usage courant, si possible
7. Les pièces doivent être solidement soudées.

Figure 16 -- Barre transversale du dispositif d'essai d'application de la force statique

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force

- (a) in respect of passenger cars, on the day on which they are registered; and
- (b) in respect of multipurpose passenger vehicles and trucks, on September 1, 2000.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur :

- a) dans le cas des voitures de tourisme, à la date de son enregistrement;
- b) dans le cas des véhicules de tourisme à usages multiples et des camions, le 1^{er} septembre 2000.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This amendment makes changes to the requirements governing tether anchorages that are contained in section 210.1 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. More specifically, the amendment modifies the requirement to identify a cover, if one is used, over a user-ready tether anchorage by updating the symbol and its minimum size. The amendment also corrects some typographical errors in some figures.

On September 1, 1989, it became mandatory for all passenger cars to be equipped with tether anchorages for securing the tether straps on restraint systems. An amendment to section 210.1 "User-ready Tether Anchorages" of the *Motor Vehicle Safety Regulations* which governs tether anchorages, was published in the *Canada Gazette*, Part II on September 30, 1998¹. This amendment required that user-ready tether anchorages must be installed in passenger cars as of September 1, 1999. The amendment also extended the requirement for user-ready tether anchorages to MPVs and trucks with a gross vehicle weight rating of 3 864 kg or less and an unloaded vehicle mass of 2 495 kg or less as of September 1, 2000.

Following the publication of the amendment, the Department received some requests for clarification. The Department has studied these requests and as a result has published a proposal², to amend the tether anchorage symbol and its minimum size, and to correct some typographical errors in some figures. Interested parties were given a period of 90 days to comment on the proposed changes. Three vehicle manufacturers have submitted formal comments following the Part I publication. These comments have been considered in the preparation of the final amendment.

Each of the changes is described below:

Subsection 210.1(3)

Subsection (3) of the final Regulation required that a user-ready tether anchorage be installed at every specified designated seating position. It omitted, however, to specify that every user-ready tether anchorage be available at all times.

A new subsection, subsection (3.1), will be added to supplement subsection (3). The amendment will specify that all of the user-ready tether anchorages that need to be supplied in a vehicle will have to be available for use at all times *except* when the seating position for which a user-ready tether anchorage has been installed is not available for use. This situation arises when the vehicle seat has been removed or converted to an alternate use, such as carrying cargo.

Figure 2 and subsection 210.1(4)

In the final Regulation, subsection 210.1(4) was included to permit the use of a cover over a user-ready tether anchorage. This was done to clarify the intent of the Part I proposal published on March 15, 1997³ and to reflect a technical document sent to vehicle manufacturers dated December 4, 1997. One manufacturer

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification s'applique aux exigences relatives aux ancrages d'attache contenues dans l'article 210.1 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Elle vise plus spécifiquement la mise à jour et la modification de la taille minimale du symbole d'identification devant apparaître sur tout couvercle d'ancrage d'attache prêt à utiliser, lorsqu'un tel couvercle est présent. Elle a également pour objet de corriger des erreurs typographiques apparaissant dans certaines illustrations.

Le 1^{er} septembre 1989, il devenait obligatoire que tous les véhicules de tourisme soient équipés d'ancrages d'attache pour fixer les courroies d'attache des ensembles de retenue. Le 30 septembre 1998, une modification à l'article 210.1, « Ancrages d'attache prêts à utiliser », du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* qui régit les ancrages d'attache, était publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*¹. Elle précisait que, à compter du 1^{er} septembre 1999, des ancrages d'attache prêts à utiliser devront être installés dans les voitures de tourisme. À compter du 1^{er} septembre 2000, ce même règlement s'appliquera aux véhicules de tourisme à usages multiples et aux camions dont le poids nominal brut est égal ou inférieur à 3 864 kg, et le poids sans charge, égal ou supérieur à 2 495 kg.

À la suite de la publication de cette modification, le ministère a reçu des demandes d'éclaircissement. Après les avoir étudiées, il a publié une proposition² visant à modifier le symbole d'ancrage d'attache et sa taille minimale, et à corriger des erreurs typographiques apparaissant dans certaines illustrations. Les parties intéressées ont eu 90 jours pour formuler leurs commentaires. Trois fabricants de véhicules ont déposé des commentaires formels à la suite de la publication de la Partie I, dont on a tenu compte dans la préparation de la modification finale.

Chacun des changements est décrit ci-dessous :

Paragraphe 210.1(3)

Le paragraphe (3) du règlement final exigeait qu'un ancrage d'attache prêt à utiliser soit installé à chaque place assise désignée spécifiée, mais omettait de préciser que chaque ancrage d'attache prêt à utiliser devait être accessible en tout temps.

Un nouveau paragraphe, le paragraphe (3.1), sera ajouté pour préciser les exigences du paragraphe (3). Tous les ancrages d'attache prêts à utiliser qui doivent être fournis dans un véhicule devront être accessibles en tout temps, *sauf* lorsque la place assise, pour laquelle l'ancrage d'attache prêt à utiliser a été installé, n'est pas elle-même accessible. C'est le cas lorsque le siège du véhicule a été retiré ou converti pour un autre usage, comme le transport de marchandises.

Figure 2 et paragraphe 210.1(4)

Dans le règlement final, le paragraphe 210.1(4) a été ajouté pour permettre l'installation d'un couvercle sur les ancrages d'attache prêts à utiliser, afin de préciser l'intention qui sous-tend la proposition publiée dans la Partie I le 15 mars 1997³ et de tenir compte du document technique envoyé aux fabricants

¹ SOR/98-457

² *Canada Gazette*, Part I, June 5, 1999, pages 1717-1735

³ *Canada Gazette*, Part I, March 15, 1997, pages 888-913

¹ DORS/98-457

² *Gazette du Canada*, Partie I 5 juin 1999, p. 1717-1735

³ *Gazette du Canada*, Partie I 15 mars 1997, p. 888-913

and some associations representing manufacturers have requested an amendment to the final Regulation.

Subsection 210.1(4) stipulates that a cover is permissible, if it is removable without the use of tools and if it is identified by the symbol specified in Figure 2⁴.

The amendment will give the manufacturers the choice of two symbols and will modify the minimum permissible symbol size. The first symbol set out in Figure 2 was proposed to the *ISO Working Group* on child restraints in Windsor at their June 1998 meeting by a Task Force of representatives from the automotive and restraint industries. The symbol was approved by the members of the *ISO Working Group* and was revised by the *ISO Symbols Committee*. The second symbol in Figure 2 is the product of that review. The restraint system and the child silhouette have been modified to be compatible with other ISO symbols. An additional cross bar and a circle at the top of the anchorage silhouette has been added at the request of the *ISO Symbols Committee*. The first symbol has been recognized by about 80% of participants at a clinic in the United States⁵. Although U.S. users of child restraints are not yet as familiar with the use of a tether strap as are Canadian users, the Department believes that, based on the results of the clinic, an increase in the use of anchorages is to be expected in Canada if either of the symbols are used to identify the cover of a user-ready tether anchorage.

As a result of comments received, the Department will permit the use of the mirror image of either symbol. This is done in order to harmonize more closely with the ISO symbols.

The Department recognizes that the size requirement for the symbol as it was published in the final Regulation is presenting some technical problems and is permitting the minimum height for the symbol to be decreased from 50 mm to 20 mm. This minimum size, manufacturers have indicated to the Department, should accommodate all the covers that could currently fit over anchorages of vehicles, while being large enough to be visible by users.

Figure 3

At the request of a vehicle manufacturer, the dimension from the H-point to the R-point has been added to Figure 3 in English and in French. The English version of Figure 3 is further amended by correcting a typographical error in the word "vehicle".

Figures 12 through 16

An inadvertent omission occurred in the English and French versions of Figures 12 through 16, which illustrate one of the Static Force Application Devices. A reference to the X point on the test device is made in paragraph (8)(b), however the reference to the X point in the Figures was omitted. Figures 12 to 16, in English and in French, are amended to add a label indicating the location of the X point.

⁴ SOR/98-457

⁵ User recognition clinic undertaken by Ford in support of the user-ready tether anchorage symbol development

le 4 décembre 1997. Un fabricant et diverses associations représentant les fabricants ont demandé une modification au règlement final.

Le paragraphe 210.1(4) spécifie qu'il est permis d'utiliser un couvercle s'il peut être enlevé sans l'utilisation d'outils et s'il est identifié par le symbole illustré à la Figure 2⁴.

La modification donnera aux fabricants le choix de deux symboles et réduira la taille minimale acceptée. Le premier symbole illustré à la Figure 2 a été proposé au *Groupe de travail* sur les dispositifs de retenue pour enfants de l'ISO, à sa réunion de juin 1998, à Windsor, par un sous-groupe composé de représentants des industries de l'automobile et des dispositifs de retenue. Le symbole a été approuvé par les membres du *Groupe de travail de l'ISO* et révisé par le *Comité des symboles de l'ISO*. Le deuxième symbole apparaissant à la Figure 2 est le résultat de cette révision. L'ensemble de retenue et la silhouette d'enfant ont été modifiés pour être compatibles avec les autres symboles de l'ISO. En outre, une barre transversale et un cercle au haut des deux silhouettes d'ancrage ont été ajoutés à la demande du *Comité des symboles de l'ISO*. Le premier symbole a été reconnu par environ 80 % des participants à une clinique de consultation aux États-Unis⁵. Bien que les utilisateurs américains d'ensembles de retenue ne soient pas encore aussi familiers avec l'utilisation d'une courroie d'attache que les utilisateurs canadiens, le ministère croit que, compte tenu des résultats obtenus auprès des participants à cette clinique, on peut s'attendre à une augmentation de l'utilisation des anchorages au Canada si l'un ou l'autre des symboles est utilisé pour identifier le couvercle d'ancrage d'attache prêt à utiliser.

Par suite des commentaires reçus, le ministère permettra l'utilisation de l'image symétrique de chacun des symboles, et ce, en vue d'une harmonisation plus étroite avec les symboles de l'ISO.

Le ministère reconnaît que les exigences quant à la taille du symbole publiées dans le règlement final présentent certains problèmes techniques et permet la réduction de la hauteur minimale du symbole de 50 mm à 20 mm. Les fabricants ont fait savoir au ministère que cette taille minimale devrait convenir à tous les couvercles qui pourraient être offerts pour les anchorages de véhicules, tout en étant suffisante pour être visible.

Figure 3

À la demande d'un fabricant de véhicules, la dimension du point H au point R dans la Figure 3 a été ajoutée aux textes anglais et français. On a aussi corrigé une faute typographique dans le mot « vehicle » dans la version anglaise de cette figure.

Figures 12 à 16

On a omis, par inadvertance, dans les versions anglaise et française des Figures 12 à 16, qui illustrent les dispositifs d'application de la force statique, le point X du dispositif d'essai, auquel il est fait référence à l'aliéna (8)(b). Les Figures 12 à 16, en anglais et en français, sont modifiées par l'ajout d'une étiquette indiquant l'emplacement du point X.

⁴ DORS/98-457

⁵ Clinique de reconnaissance par les utilisateurs organisée par Ford, à l'appui de l'effort de création d'un symbole d'identification des anchorages d'attache prêts à utiliser

Effective Date

The requirement for manufacturers to identify the cover of a user-ready tether anchorage, if they chose to use one, came into effect on September 1, 1999 (passenger cars). The amendments published here will come into effect on their date of registration for passenger cars. Requirements applicable to multipurpose passenger vehicles and trucks will come into effect on September 1, 2000. The effective date of the other amendments contained in this Regulation will be the same.

Alternatives

Since the purpose of this amendment is to clarify the intent of some of the requirements of the tether anchorage regulation and to correct some omissions and typographical errors, no other alternatives were considered acceptable.

The U.S. has issued a final rule⁶ making user-ready tether anchorages mandatory in passenger cars, MPVs and light trucks. The U.S. final rule harmonizes with the requirements of CMVSS 210.1.

Benefits and Costs

No specific costs are associated with this amendment. A vehicle manufacturer may choose to use a cover over a user-ready tether anchorage for reasons of aesthetics or convenience. This amendment does not require that covers be installed over user-ready anchorages in any circumstance. If a manufacturer chooses to use a cover, it must identify that cover with the symbol shown. The Department has left the method by which the symbol is affixed to the choice of the manufacturer and has permitted embossing.

The other amendments will have a benefit in that they will clarify the testing device and the procedure used to locate the anchorages.

Consultation

Motor vehicle manufacturers had been consulted throughout the regulatory process which produced the amendment to section 210.1 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, published in the *Canada Gazette*, Part II on September 30, 1998.

On two occasions: on December 4, 1997 and on July 27, 1998, motor vehicle manufacturers were given an advance notice, by letter, of the form of the user-ready tether anchorage symbol, should they choose to use a cover. Manufacturers were advised of these amendments in a letter on September 25, 1998. Manufacturers were asked to advise the Department by October 20, 1998 if they offered covers that were too small to affix the 20 mm minimum symbol height. The Department has received no comment on that subject to this date.

A proposal was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 5, 1999 and was subject to the normal consultation process through pre-publication. Interested parties had 60 days in which to respond. Three vehicle manufacturers have commented on the proposal and their comments have been taken into consideration in the preparation of the final Regulation.

Date d'entrée en vigueur

Pour les voitures de tourisme, l'obligation pour les fabricants d'identifier le couvercle d'un ancrage d'attache prêt à utiliser est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 1999, et les modifications publiées dans le présent document prendront effet à la date de leur enregistrement. Pour les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions, cette obligation et les présentes modifications entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2000.

Solutions envisagées

Étant donné que le but de cette modification est de préciser l'intention derrière certaines des exigences du règlement sur les ancrages d'attache et de corriger certaines omissions et erreurs typographiques, aucune autre solution n'a été considérée acceptable.

Les États-Unis ont publié un règlement⁶ qui rend les ancrages d'attache obligatoires dans les véhicules de tourisme, les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions légers. Ce règlement est semblable aux exigences canadiennes contenues dans la NSVAC 210.1.

Avantages et coûts

Aucun coût spécifique n'est associé à la présente modification. Un fabricant de véhicules peut choisir d'utiliser un couvercle sur un ancrage d'attache prêt à utiliser pour des raisons esthétiques ou pratiques. La présente modification n'exige d'aucune manière l'installation de couvercles sur les ancrages prêts à utiliser. Si un fabricant choisit d'utiliser un couvercle, il doit l'identifier à l'aide du symbole indiqué. Le ministère laisse aux fabricants le choix de la manière d'apposer le symbole et permet qu'il soit en relief.

Les autres modifications auront pour avantage de présenter plus clairement le dispositif d'essai et de préciser la procédure utilisée pour déterminer l'emplacement des ancrages.

Consultations

Les fabricants de véhicules automobiles ont été consultés tout au long du processus d'élaboration de la réglementation, qui a donné naissance aux modifications à l'article 210.1 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, lesquelles ont été publiées dans la *Gazette du Canada* Partie II le 30 septembre 1998.

À deux occasions, le 4 décembre 1997 et le 27 juillet 1998, les fabricants de véhicules automobiles ont reçu une lettre de préavis décrivant la forme que devrait prendre le symbole d'ancrage d'attache prêt à utiliser s'ils devaient choisir d'installer un couvercle sur les ancrages. Les fabricants ont été avisés de ces modifications dans une lettre datée du 25 septembre 1998. Ils ont été invités à faire savoir au ministère, avant le 20 octobre 1998, si les couvercles qu'ils installaient étaient trop petits pour accommoder le symbole d'une hauteur minimale de 20 mm. À ce jour, le ministère n'a reçu aucun commentaire à ce sujet.

Une proposition a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 juin 1999, qui était assujettie au processus de consultation normal après publication préalable. Les parties intéressées avaient 60 jours pour y répondre. Trois fabricants de véhicules ont formulé des commentaires dont on a tenu compte dans la préparation du règlement final.

⁶ 49 CFR Parts 571 and 596, Docket No. 98-3390, Notice 2, February 27, 1998

⁶ 49 CFR Parts 571 and 596, Docket No. 98-3390, Notice 2, February 27, 1998

The first manufacturer to comment identified a possible discrepancy in the proposed language of subsection (3) and the language contained in the accompanying Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS). The proposed revision to the subsection read: "a user-ready tether anchorage shall ... be available for use at all times" whereas the phrase "simultaneously at all times" was used in the Description section of the RIAS. The wording used in the current RIAS more closely reflects the intent of the amendment.

It is not the intention of the Department to impose a requirement as described by the commenter. Therefore the language of the current Regulatory Impact Analysis Statement more closely reflects the language of the amendment.

The two other manufacturers who commented offered their support of the proposal to allow an alternative symbol and to specify a minimum height of 20 mm for that symbol.

One of those commenters states that the International Organization for Standardization (ISO) Symbols Committee has modified the proposed ISO symbol since the two versions shown in Figure 2 of the proposal were developed. The *ISO Symbols Committee* recently chose, and is balloting for approval, a symbol that is very similar to one of the proposed symbols. This commenter suggested that the newly developed version of the ISO symbol replace its predecessor in Figure 2 of the final amendment. The Department prefers to adopt the two symbols it had proposed. Upon final approval of the ISO symbol, the Department may consider its inclusion as one of the accepted symbols. The Department would at that time consult the industry to determine if any of the symbols first developed could be deleted from the Regulation. The Department has decided to adopt this course of action because it is aware that some manufacturers will be ready to install the optional cover identified with either one of the symbols proposed in the Part I and does not wish to incur any delays or costs in retooling. The Department also did not want to delay further the publication of the final Regulation until the adoption of the latest symbol by the *ISO Symbols Committee*.

The Department, however, agrees with this commenting manufacturer's request to permit that the symbol face either to the right or to the left. Subsection 210.1(4) reflects this clarification in the final amendment and reads as follows:

"(4) The portion of a user-ready tether anchorage that is designed to bind with the tether strap hook shall be readily accessible and, if under a cover, the cover shall be identified by one of the symbols or the mirror image of one of the symbols set out in Figure 2 and shall be removable without the use of tools."

One manufacturer has offered its support to the Department's objective that all user-ready tether anchorages shall be available for use at all times. It, however requested different wording than that which was proposed for subsection 210.1(3). The wording should ensure that vehicle seats can be removed or folded to convert the seating area into cargo area without requiring that the user-ready tether anchorage still be available for use at those seating positions. The commenter did not believe there is a need for a user-ready tether anchorage to be available for use at a seating position that can be removed from the vehicle, folded down or otherwise reconfigured for carrying cargo since a child restraint systems could not be installed in such a situation. The

Le premier fabricant à avoir soumis un commentaire a repéré une divergence possible entre le texte proposé pour le paragraphe (3) et celui du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR) qui l'accompagnait. La proposition de révision du paragraphe se lisait comme suit : « chaque ancrage d'attache prêt à utiliser devrait être accessible en tout temps », tandis que dans le RÉIR on lisait : « utilisés simultanément en tout temps » pour décrire la modification proposée. Les mots choisis dans le présent RÉIR reflètent davantage l'intention qui sous-tend la modification.

Il n'est pas dans l'intention du ministère d'imposer l'exigence décrite par le commentateur. Par conséquent, le libellé du présent Résumé de l'étude d'impact de la réglementation se rapproche davantage de celui de la modification.

Les deux autres fabricants à soumettre leurs commentaires appuyaient la proposition de permettre l'utilisation d'un second symbole et de préciser que sa hauteur minimale serait de 20 mm.

L'un de ces commentateurs indique que le Comité des symboles de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) a modifié le symbole ISO proposé, depuis la création des deux versions apparaissant à la Figure 2 de la proposition. Le *Comité des symboles de l'ISO* a récemment choisi et soumis au scrutin, pour approbation, un symbole très semblable à l'un de ceux qui ont été proposés. Le commentateur suggère que la nouvelle version du symbole ISO remplace l'ancienne dans la Figure 2 de la modification finale. Le ministère préfère adopter les deux symboles qu'il a proposés. Une fois que le symbole ISO aura reçu l'approbation finale, le ministère pourra songer à l'inclure parmi ses symboles acceptés. À ce moment-là, le ministère consultera l'industrie pour déterminer si l'un ou l'autre des symboles mis au point antérieurement peut être éliminé de la réglementation. Le ministère a décidé de procéder de cette manière, parce qu'il est conscient que les fabricants seront prêts à installer le couvercle facultatif portant l'un ou l'autre des symboles proposés à la Partie I, et ne souhaite pas provoquer de retards ni de frais de réoutillage. Le ministère ne veut pas non plus retarder davantage la publication du règlement final jusqu'à l'adoption du plus récent symbole du *Comité des symboles de l'ISO*.

Le ministère, toutefois, est d'accord avec ce commentateur-fabricant qui demande de permettre que le symbole soit orienté vers la gauche ou vers la droite. Le paragraphe 210.1(4) tient compte de cette précision dans sa dernière version qui se lit comme suit :

« (4) La partie de l'ancrage d'attache prêt à utiliser qui est conçue pour s'unir au crochet de la courroie d'attache, doit être facilement accessible et, si elle est recouverte, le couvercle doit être indiqué par un des symboles, ou l'image symétrique d'un des symboles, illustrés à la figure 2 et doit pouvoir s'enlever sans l'aide d'outils. »

L'un des fabricants a appuyé l'objectif du ministère selon lequel les ancrages d'attache prêts à utiliser doivent être accessibles en tout temps. Il a cependant demandé une formulation différente de celle qui était proposée pour le paragraphe 210.1(3). Le libellé doit permettre que les sièges de véhicules puissent être enlevés ou repliés pour transformer les places assises en zones de transport de marchandises, sans qu'il soit exigé que les ancrages d'attache prêts à utiliser restent accessibles pour ces places assises. Le commentateur ne croyait pas qu'il soit nécessaire qu'un ancrage d'attache prêt à utiliser soit accessible à une place assise qui peut être retirée du véhicule, repliée ou configurée de toute autre façon afin de transporter des marchandises, puisqu'un ensemble de

Department agrees with this comment and has added a new subsection, subsection 210.1(3.1) which further ensures that all conditions are covered. This will ensure that a user-ready tether anchorage for a seating position is still useable in case another seat in the vehicle is removed, folded or reconfigured, while permitting seats to be reconfigured without putting undue conditions on manufacturers. Subsection 210.1(3) will remain unchanged, however the new subsection 210.1(3.1) will read as follows:

“(3.1) A user-ready tether anchorage shall be available for use at all times, except when the seating position for which it is installed is not available for use because the vehicle seat has been removed or converted to an alternate use such as the carrying of cargo.”

During and after the end of the comment period, the Department received several enquiries from the industry about the consequences of having a requirement come into force on September 1, 1999 which stipulates the minimum size for the symbol of the cover as 50 mm. Manufacturers have informed us that the covers they intend to use are not large enough to accommodate a symbol of a minimum size of 50 mm. The Department maintains that a cover placed over a user-ready tether anchorage is not *required*, but rather *permitted*. However, if a cover is used, it must be identified. Therefore, manufacturers do not need to use a cover over a user-ready tether anchorage if the symbol size in effect since September 1, 1999 is too large.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

France Legault
Automotive Safety Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-1963
FAX: (613) 990-2913
Internet: LEGAULF@tc.gc.ca

retenue pour enfants ne peut être installé dans de telles conditions. Le ministère est d'accord avec ce commentaire et a ajouté un nouveau paragraphe, le 210.1(3.1), qui permet de s'assurer que toutes les conditions sont prévues. Ainsi, un ancrage d'attache prêt à utiliser à une place assise devra toujours être accessible si un autre siège du véhicule est retiré, replié ou reconfiguré, sans que les fabricants soient soumis à des conditions indues. Le paragraphe 210.1(3) reste inchangé. Toutefois, le nouveau paragraphe 210.1(3.1) se lira comme suit :

« (3.1) Un ancrage d'attache prêt à utiliser doit être installé et pouvoir être utilisé en tout temps, sauf lorsque la position assise pour laquelle il est installé ne peut être utilisée parce que le siège du véhicule a été enlevé ou transformé en vue d'une autre utilisation telle que le transport de cargaison. »

Pendant et après la période de soumission des commentaires, le ministère a reçu plusieurs demandes de l'industrie concernant les conséquences de l'entrée en vigueur, le 1^{er} septembre 1999, d'une exigence qui stipule que la taille minimale du symbole du couvercle doit être de 50 mm. Les fabricants nous ont informés que les couvercles qu'ils ont l'intention d'utiliser ne sont pas suffisamment grands pour qu'un symbole de cette taille y soit apposé. Le ministère rappelle qu'il n'y a aucune *exigence* concernant l'installation d'un couvercle sur un ancrage d'attache prêt à utiliser, et qu'il s'agit plutôt d'une *permission*. Toutefois, si un couvercle est utilisé, il doit être identifié. Par conséquent, les fabricants n'ont pas besoin d'installer un couvercle sur les ancrages d'attache prêts à utiliser, si la taille du symbole dont l'utilisation entre en vigueur le 1^{er} septembre 1999 est trop grande.

Respect et exécution

Les fabricants et importateurs de véhicules automobiles sont responsables de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autoaccréditation des fabricants et des importateurs en analysant leur documentation sur les essais, en inspectant des véhicules et en testant des véhicules obtenus sur le marché libre. Si un défaut est découvert, le fabricant ou l'importateur doit envoyer un avis de défectuosité aux propriétaires et au ministère des Transports. Lorsqu'un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est trouvé coupable, il peut avoir à payer une amende tel que le prescrit la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personne-ressource

France Legault
Ingénieure — protection des occupants
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Tél. : (613) 998-1963
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : LEGAULF@tc.gc.ca

Registration
SOR/2000-45 1 February, 2000

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)

P.C. 2000-86 1 February, 2000

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

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART VII)

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 703.88(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

703.88 (1) Subject to subsections (6) and (7), no air operator shall permit a person to act and no person shall act as a flight crew member in an aircraft unless the person

(2) The portion of paragraph 703.88(1)(c)² of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(c) has successfully completed a pilot proficiency check or competency check for that type of aircraft, the validity period of which has not expired, in accordance with the *Commercial Air Service Standards* as follows:

(3) Section 703.88 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

(7) Subparagraph (1)(c)(iv) does not apply in the case of a chief pilot who acts as pilot-in-command of a single-engined aeroplane that is not operated in accordance with subsection 703.22(2).

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 a part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII)* corrects an error in the current text of the *Canadian Aviation Regulation (CAR) 703.88 (Flight Crew Member Qualifications)*. This Regulation was published in the *Canada Gazette*,

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

¹ SOR/96-433

² SOR/99-158

Enregistrement
DORS/2000-45 1 février 2000

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)

C.P. 2000-86 1 février 2000

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE VII)

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 703.88(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

703.88 (1) Sous réserve des paragraphes (6) et (7), il est interdit à l'exploitant aérien de permettre à une personne d'agir en qualité de membre d'équipage de conduite et à toute personne d'agir en cette qualité, à bord de l'aéronef, à moins qu'elle ne satisfasse aux exigences suivantes :

(2) Le passage de l'alinéa 703.88(1)c)² du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) avoir suivi avec succès, conformément aux *Normes de service aérien commercial*, un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence, pour ce type d'aéronef, dont la période de validité n'est pas expirée :

(3) L'article 703.88 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

(7) Le sous-alinéa (1)c)(iv) ne s'applique pas dans le cas du pilote en chef qui agit en qualité de commandant de bord d'un avion monomoteur qui n'est pas utilisé conformément au paragraphe 703.22(2).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII)* vise à corriger une erreur du texte actuel de l'article 703.88 du *Règlement de l'aviation canadien (RAC) (Qualifications des membres d'équipage de conduite)*. Ce règlement a

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

¹ DORS/96-433

² DORS/99-158

Part II on April 14, 1999. The intent of the amendment at that time was to clarify previously ambiguous text which had led to the mistaken interpretation that for single-engined aeroplanes in air taxi operations, when not carrying passengers in Instrument Flight Rules (IFR) flight or in night Visual Flight Rules (VFR) flight, the chief pilot of the air operator did require a pilot proficiency check or a competency check on the type of aircraft. The earlier amendment was intended to state that a chief pilot, in command of an aeroplane, when not carrying passengers, under the circumstances outlined above, did not require either a competency check or a pilot proficiency check. Unfortunately, the wording of the amendment resulted in an exemption for a chief pilot in an air taxi operation from the requirement for a competency check or a pilot proficiency check when acting as:

- (1) pilot-in-command of a multi-engined aircraft or of a single-engined aeroplane carrying passengers in IFR flight or in night VFR flight;
- (2) pilot-in-command of a single-engined helicopter; and
- (3) second-in-command of a multi-engined aircraft, as well as under the intended circumstances.

The current amendment removes the unintentionally widened aspects of the exemption for the chief pilot while leaving such an individual free from the need for a pilot proficiency check or a competency check when in command of a single-engined aeroplane in IFR flight or in night VFR flight with no passengers on board.

Alternatives

Since the purpose of this amendment is to correct an erroneous provision in the *Canadian Aviation Regulations*, no alternative is possible or was considered.

Benefits and Costs

The correction of the wording in CAR 703.88 will impose no costs on the aviation industry and will prevent the creation of any potential risk from a comprehensive exemption for chief pilots in air taxi operations from requirements to demonstrate proof of competency.

Consultation

The members of the Commercial Air Service Operations Technical Committee of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) were consulted with respect to the original intention to exempt the chief pilot from the requirement to have a valid competency check or pilot proficiency check on the type of aircraft when in command of a single-engined aeroplane, not carrying passengers, in IFR or in night VFR flight. Therefore, this correction has not been presented to the Technical Committee members. Active members of this Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association - Canada, Air Transport Association of Canada, Association québécoise des transporteurs aériens inc., Canadian Air Line Dispatchers' Association, Canadian Airlines International Ltd., Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Labour Congress, Canadian Union of Public Employees, Helicopter Association of Canada, Parks Canada, and the Teamsters. The original amendment was among those discussed

été publié dans la *Gazette du Canada* Partie II le 14 avril 1999. L'objectif de la modification était d'apporter des éclaircissements à un texte ambigu qui avait été sujet à l'interprétation suivante : le pilote en chef de l'exploitant aérien doit obligatoirement avoir subi un contrôle de la compétence du pilote ou une vérification de compétence pour les avions monomoteurs participant à des opérations de taxi aérien et ne transportant pas de passagers en vol IFR ou en vol VFR de nuit. Or, la modification précédente devait dicter qu'un pilote en chef aux commandes d'un avion qui ne transporte pas de passagers et dans les circonstances énumérées ci-dessus n'a besoin ni d'un contrôle de la compétence du pilote, ni d'une vérification de compétence pour ce type d'aéronef. Malheureusement, la modification est formulée d'une façon qui a été interprétée à tort comme voulant dire qu'un pilote en chef participant à une opération de taxi aérien est exempté d'un contrôle de la compétence du pilote et d'une vérification de compétence lorsqu'il occupe les fonctions suivantes :

- (1) commandant de bord d'un aéronef multimoteur ou d'un avion monomoteur qui transporte des passagers en vol IFR ou en vol VFR de nuit;
- (2) commandant de bord d'un hélicoptère monomoteur;
- (3) commandant en second d'un aéronef multimoteur, ainsi que dans les circonstances décrites ci-dessus.

La présente modification élimine la généralisation involontaire de l'exemption pour le pilote en chef tout en libérant celui-ci de l'obligation de subir un contrôle de la compétence du pilote ou d'une vérification de compétence lorsqu'il est aux commandes d'un avion monomoteur en vol IFR ou en vol VFR de nuit et qu'il ne transporte aucun passager.

Solutions envisagées

Comme l'objectif de cette modification est de corriger une disposition erronée du *Règlement de l'aviation canadien*, il n'y a aucune solution de rechange à envisager.

Avantages et coûts

La correction de la formulation de l'article 703.88 du RAC n'imposera aucun frais à l'industrie aéronautique et préviendra le danger que risque de créer l'exemption pour les pilotes en chefs participant à des opérations de taxi aérien de la démonstration d'une preuve de leur compétence.

Consultations

L'intention originale d'exempter le pilote en chef de l'obligation de subir un contrôle de compétence valide ou un contrôle de la compétence du pilote sur un avion monomoteur ne transportant pas de passager en vol IFR ou en vol VFR de nuit a fait l'objet de consultations auprès des membres du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Par conséquent, cette correction n'a pas été présentée aux membres du Comité technique. Les membres actifs de ce Comité technique comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association - Canada, l'Association du transport aérien du Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., l'Association canadienne des régulateurs de vol, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, les Travailleurs et travailleuses canadien(ne)s de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le Congrès du Travail du Canada, le Syndicat canadien de la fonction publique, la

at meetings of the Commercial Air Service Operations Technical Committee held in March and June 1997. The Committee recommended the adoption of the amendment.

Compliance and Enforcement

These Regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

Contact

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

Helicopter Association of Canada, Parcs Canada et Teamsters Canada. La modification originale a été débattue aux réunions du Comité technique sur l'utilisation d'aéronefs dans le cadre d'un service aérien commercial qui ont eu lieu en mars et en juin 1997. Le Comité a recommandé l'adoption de cette modification.

Respect et exécution

Ces dispositions réglementaires seront généralement appliquées au moyen de l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou d'une suspension ou d'une annulation des documents d'aviation canadiens.

Personne-ressource

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

Registration
SOR/2000-46 1 February, 2000

CANADA AGRICULTURAL PRODUCTS ACT

Regulations Amending the Licensing and Arbitration Regulations

P.C. 2000-87 1 February, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to section 32 of the *Canada Agricultural Products Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Licensing and Arbitration Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE LICENSING AND ARBITRATION REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 2.01 of the *Licensing and Arbitration Regulations*¹ is amended by striking out the word “or” at the end of paragraph (c), by adding the word “or” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

(e) are members of the Fruit and Vegetable Dispute Resolution Corporation — a corporation incorporated under Part II of the *Canada Corporations Act*, being chapter C-32 of the Revised Statutes of Canada, 1970 — in accordance with the by-laws of that Corporation.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Licensing and Arbitration Regulations* are made under the *Canada Agricultural Products Act*. They promote fair and equitable trading of fruits and vegetables in interprovincial and international trade and reduce the incidence of fraud by establishing trading standards, rules, and a language of commerce by which transactions must be conducted. Subject to some exemptions, every dealer engaged in this business must obtain a produce dealer licence from the Canadian Food Inspection Agency (CFIA). The Act provides for a legislated dispute settlement process in the Board of Arbitration.

These amendments recognize the creation of an industry-run tri-national dispute resolution corporation. This corporation, the Fruit and Vegetable Dispute Resolution Corporation (DRC), was created in response to Article 707 of the North American Free

Enregistrement
DORS/2000-46 1 février 2000

LOI SUR LES PRODUITS AGRICOLES AU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage

C.P. 2000-87 1 février 2000

Sur recommandation du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire et en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA DÉLIVRANCE DE PERMIS ET L'ARBITRAGE

MODIFICATION

1. L'article 2.01 du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) ceux qui sont membres en règle de la Corporation de règlement des différends dans les fruits et légumes — constituée sous le régime de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes*, chapitre C-32 des Statuts révisés du Canada de 1970 — selon ses statuts.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* relève de la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. Il vise à promouvoir, d'une part, des pratiques justes et équitables en matière de commerce interprovincial et international des fruits et légumes et à réduire, d'autre part, l'incidence de la fraude en établissant des normes, des règles et des définitions applicables au commerce des fruits et légumes. Sous réserve de certaines exemptions, tous les marchands qui se livrent à la commercialisation de fruits et de légumes doivent être titulaires d'un permis délivré à cet effet par l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). La Loi confère à un Conseil d'arbitrage un rôle de règlement des différends.

La modification fait suite à la création d'une corporation trilatérale de règlement des différends administrée par le secteur. La Corporation de règlement des différends dans les fruits et légumes (DRC) a été créée conformément à l'article 707 de l'Accord

^a R.S., c. 20 (4th Supp.)

¹ SOR/84-432

^a L.R., ch. 20 (4^e suppl.)

¹ DORS/84-432

Trade Agreement (NAFTA) to serve as a private dispute resolution body for the fresh fruit and vegetable sectors in Canada, Mexico, and the U.S.A. The amendments exempt DRC members from the requirements of the *Licensing and Arbitration Regulations*.

This amendment also responds to a request by the national industry associations — the Canadian Produce Marketing Association (CPMA) and the Canadian Horticultural Council (CHC) — to phase in the responsibilities of the industry-run DRC.

The Government of Canada, through the Canadian Adaptation and Rural Development Fund, provided the CHC and the CPMA \$1 million to help the produce industry design and implement an improved dispute resolution system under NAFTA Article 707.

Alternatives

Option 1

Maintain the status quo:

The status quo is not the preferred option in view of the shortcomings identified by industry in the current Licensing and Arbitration Program. These are as follows: the inability to deal effectively with the non-payment of invoices between buyers and sellers, the inability of the Board of Arbitration to deal with disputes between buyers and sellers involving elements of contract law, and the inability to extend coverage to dealers engaged in intra-provincial trade.

The Canadian produce industry, represented by the CHC and the CPMA, asserts that the current system does not have sufficient regulatory strength to promote the fair and equitable marketing of produce in Canada.

Option 2

Immediate Deregulation:

Although immediate deregulation was identified as an alternative, the industry is not currently in a position to assume full responsibility for the operation of a licensing and arbitration system. A gradual transition would allow the industry time to fully develop an alternative system.

The industry has requested a two-year transition period in which the DRC would become well established before replacing the current government Licensing and Arbitration Program.

Option 3

Indefinitely maintain two separate dispute resolution bodies: the federal Licensing and Arbitration Program and the industry-run DRC:

Under this option, dealers could either avail themselves of the services of the industry-run DRC if a dispute was not within the jurisdiction of the Licensing and Arbitration Program, or use the program's Board of Arbitration for disputes within its jurisdiction. However, maintaining both a government-run system and an

de libre-échange nord-américain (ALÉNA) pour servir d'organisme de règlement des différends commerciaux privés aux secteurs des fruits et légumes frais du Canada, des États-Unis et du Mexique. En vertu de la modification, les membres de la DRC ne seraient pas assujettis aux exigences prévues dans le *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*.

Cette modification fait également suite à une demande des associations sectorielles nationales — l'Association canadienne de la distribution de fruits et légumes (ACDFL) et le Conseil canadien de l'horticulture (CCH) — voulant que la DRC administrée par le secteur soit mise en place de façon progressive.

Le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire du Fonds canadien d'adaptation et de développement rural (FCADR), a fourni au CCH et à l'ACDFL une somme de un million de dollars dans le but d'aider le secteur des fruits et légumes à concevoir et à mettre en oeuvre un système amélioré de règlement des différends en vertu de l'article 707 de l'ALÉNA.

Solutions envisagées

Option 1

Maintien du statu quo

Le statu quo n'est pas l'option privilégiée en raison des lacunes relevées par le secteur dans le Programme de délivrance de permis et d'arbitrage actuel : incapacité de s'occuper efficacement du non-paiement des factures entre vendeurs et acheteurs; incapacité du Conseil d'arbitrage à régler les différends entre acheteurs et vendeurs dans les domaines relevant du droit en matière de contrat; incapacité de fournir des services aux commerçants pratiquant un commerce intraprovincial.

Le secteur canadien des fruits et légumes, représenté par le CCH et l'ACDFL, estime que le système actuel n'a pas un poids réglementaire suffisant pour promouvoir une commercialisation juste et équitable des fruits et légumes au Canada.

Option 2

Déréglementation immédiate

Même si une déréglementation immédiate a été envisagée comme solution, le secteur n'est pas prêt actuellement à assumer l'entière responsabilité du fonctionnement d'un système de délivrance de permis et d'arbitrage. Une mise en place progressive donnerait au secteur le temps nécessaire pour élaborer un système de rechange complet.

Le secteur a sollicité une période de transition de deux ans qui permettrait à la DRC de devenir totalement fonctionnelle avant de remplacer le Programme de délivrance de permis et d'arbitrage actuellement mis en oeuvre par le gouvernement.

Option 3

Maintien en permanence de deux organismes distincts de règlement des différends : le Programme de délivrance de permis et d'arbitrage du gouvernement fédéral et la DRC administrée par le secteur

Selon cette option, les commerçants pourraient se prévaloir des services de la DRC administrée par le secteur pour un différend qui n'est pas du ressort du Programme de délivrance de permis et d'arbitrage ou faire appel au Conseil d'arbitrage pour un différend qui est du ressort du Programme de délivrance de permis et

industry-run system would be cost-prohibitive and would create confusion in the marketplace.

Option 4

Transition from Licensing and Arbitration Program to the industry-run DRC:

This option provides for a transition period in which current licence holders can voluntarily migrate to the industry-run DRC while a regulatory basis is maintained. Hence the DRC can develop a dispute resolution system while the services with which the Canadian industry and trading partners are familiar, are still in place. It is proposed that the DRC replace the Licensing and Arbitration Program at the end of the two-year transition period.

With this option, only those dealers holding CFIA-issued licences would be subject to the requirements of the *Licensing and Arbitration Regulations* during the transition period. Those dealers who opt to join the DRC would be subject to its requirements.

Option 4 is preferred for the reasons outlined below.

Benefits and Costs

Benefits

Exempting DRC members from the *Licensing and Arbitration Regulations* would allow for a smooth transition from the current regulatory system to a voluntary, industry-driven system created in response to NAFTA Article 707.

The industry-run system would provide services that the *Licensing and Arbitration Regulations* cannot, thereby meeting the needs of Canada's produce industry more effectively.

Maintaining the existing program during a transition period would allow the DRC to become established while the services with which the Canadian produce industry and its trading partners are familiar, are still in place.

Costs

The Canadian Food Inspection Agency (CFIA) could face a revenue shortfall because of a decrease in the number of licences it issues. Licence fees negotiated with industry cover some of the costs of the federal Fresh Fruit and Vegetable Program, as well as the Licensing and Arbitration Program. This shortfall would be offset by the expenditure of fewer resources in these program areas, as the CFIA works with the industry to continue to identify more effective means of delivering the remaining portions of the Fresh Fruit and Vegetable Program and to determine a more accurate and appropriate manner of setting fees for services.

Other Impacts

Consumers should not be affected by this amendment and there is no anticipated impact on small retailers and growers who market their own products as these individuals are exempt from the requirements of the *Licensing and Arbitration Regulations*. This

d'arbitrage. Cependant, le maintien de deux systèmes — l'un administré par le gouvernement et l'autre, par le secteur — coûterait cher et créerait de la confusion dans le marché.

Option 4

Transition entre le Programme de délivrance de permis et d'arbitrage et la DRC administrée par le secteur

Cette option prévoit une période de transition pendant laquelle les titulaires de permis pourront adhérer volontairement à la DRC administrée par le secteur tout en continuant de se prévaloir du programme réglementaire actuel. Ainsi, la DRC pourra mettre en place son système de règlement des différends pendant que seront maintenus les services gouvernementaux bien connus du secteur canadien et de ses partenaires commerciaux. On propose que la DRC remplace le Programme de délivrance de permis et d'arbitrage à la fin de la période de transition de deux ans.

En vertu de cette option, seuls les commerçants titulaires de permis délivrés par l'ACIA seront assujettis aux exigences du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* durant la période de transition. Les commerçants qui décident d'adhérer à la DRC devront se plier à ses exigences.

L'option 4 est privilégiée pour les raisons énumérées précédemment.

Avantages et coûts

Avantages

Le fait que les membres de la DRC soient exemptés des exigences du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* assurera une transition graduelle entre le système réglementaire actuel et le système volontaire administré par le secteur et créé conformément à l'article 707 de l'ALÉNA.

Le système administré par le secteur offrira des services qui ne peuvent être offerts en vertu du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, ce qui permettra de répondre plus efficacement aux besoins du secteur des fruits et légumes.

Le maintien du programme actuel durant la période de transition permettra à la DRC d'instaurer progressivement son système de règlement des différends pendant que seront maintenus les services gouvernementaux bien connus du secteur canadien et de ses partenaires commerciaux.

Coûts

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) pourrait faire face à une diminution de ses revenus en raison d'une baisse du nombre des permis délivrés. Les droits de permis négociés avec le secteur épongent une partie des coûts du Programme des fruits et légumes frais, en plus des coûts du Programme de délivrance de permis et d'arbitrage. Cependant, ce manque à gagner pourrait être compensé par une diminution des ressources allouées à ces programmes, car l'ACIA maintient sa collaboration avec le secteur afin de trouver des moyens toujours plus efficaces d'exécuter les portions restantes du Programme des fruits et légumes frais et de déterminer une manière plus appropriée et plus exacte de fixer les prix applicables aux services.

Autres répercussions

Les consommateurs ne devraient pas être affectés par cette modification. Il n'y a pas non plus de répercussions anticipées sur les petits détaillants et producteurs qui commercialisent leurs propres produits, car ces derniers ne sont pas assujettis aux

amendment gives all retailers and growers the opportunity to opt for membership in the DRC.

International Trade Agreements

These changes are in keeping with the government's commitments under NAFTA Article 707, which directs the three countries to develop systems that achieve prompt, effective resolution of private commercial disputes regarding agricultural goods.

The establishment of a private dispute resolution corporation is consistent with Canada's trade commitments.

Consultation

In November 1998, the CHC and the CPMA conducted cross-country stakeholder meetings and workshops on the creation of a tri-national dispute resolution body. Meetings were held in the seven major markets: Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal, and Moncton. The initiative was widely supported.

In August and September 1999, the CHC and the CPMA continued these meetings and as the consultations concluded, members strongly supported the formation of the DRC. As well, the industry indicated the need for a transition period, wherein the requirements of the DRC and of the *Licensing and Arbitration Regulations* would run concurrently to facilitate a smooth, orderly passage to an industry-run program.

Representatives from the grower, shipper, wholesaler, retail, and food-service components of the produce industry attended these meetings.

Officials from the CFIA and Agriculture and Agri-Food Canada were consulted and have participated in the development of the proposed DRC.

U.S. officials responsible for the *Perishable Agricultural Commodities Act*, the American counterpart of Canada's *Licensing and Arbitration Regulations*, were also advised of the proposed amendments. There were no unfavourable responses.

Information letters outlining and explaining this regulatory change have been sent to provincial governments.

During the pre-publication period, direct mail-outs explaining the proposed amendment have been sent to all federal licence holders.

This amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on December 18, 1999. Interested parties were invited to make representations concerning the proposed amendment during a 30-day comment period. No responses were received.

Compliance and Enforcement

The DRC has committed to work with the CFIA so that federal officials may determine who is exempt from these Regulations in order to take enforcement actions when a dealer is operating without either a DRC membership or a valid CFIA-issued licence. The CFIA will take enforcement action as necessary under the provisions of the Act and Regulations.

exigences du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*. Cette modification donne à tous les détaillants et producteurs la possibilité d'adhérer à la DRC.

Ententes en matière de commerce international

La modification s'harmonise avec les engagements pris par le gouvernement en vertu de l'article 707 de l'ALÉNA, qui recommande aux trois pays signataires d'élaborer des systèmes assurant un règlement prompt et efficace des différends commerciaux privés concernant le commerce des denrées agricoles.

La création de la DRC est compatible avec les engagements commerciaux du Canada.

Consultations

En novembre 1998, le CCH et l'ACDFL ont tenu des réunions et des ateliers dans tout le pays sur la création d'un organisme trilatéral de règlement des différends. Des réunions ont eu lieu dans les sept principaux centres commerciaux du Canada : Vancouver, Calgary, Saskatoon, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. Cette initiative a reçu l'assentiment général.

En août et en septembre 1999, le CCH et l'ACDFL ont poursuivi leurs discussions. À la fin des consultations, les membres appuyaient fortement la création de la DRC. De plus, le secteur a indiqué le besoin d'une période de transition, pendant laquelle les exigences de la DRC et du *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage* s'appliqueraient concurremment, de manière à assurer une transition transparente et ordonnée vers un programme administré par le secteur.

Des personnes représentant les producteurs, transporteurs, grossistes, détaillants et restaurateurs étaient présents à ces réunions.

Des représentants de l'ACIA et d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ont été consultés et ont participé à la création de la DRC proposée.

Les représentants des États-Unis responsables de l'application de la *Perishable Agricultural Commodities Act*, loi américaine équivalente au *Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage*, ont aussi été informés de la modification proposée. Il n'y a pas eu de réponses défavorables de leur part.

Des lettres d'information décrivant et expliquant la modification réglementaire ont été expédiées aux gouvernements provinciaux.

Durant la période de publication préalable, des envois par la poste ont été expédiés aux titulaires de permis fédéraux afin de leur expliquer la modification proposée.

Cette modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 décembre 1999. Les intéressés ont été invités à présenter leurs observations concernant le projet de modification durant une période de commentaires de 30 jours. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

La DRC s'est engagée à collaborer avec l'ACIA de manière que les représentants fédéraux puissent savoir qui n'est pas assujéti aux exigences du règlement et prendre des mesures réglementaires à l'égard d'un commerçant qui n'est ni membre de la DRC ni titulaire d'un permis valide délivré par l'ACIA. L'ACIA appliquera donc au besoin les dispositions prévues dans la Loi et le règlement.

This amendment has no impact on the year 2000 computer issue.

Contact

D. Bryanton
Director
Food of Plant Origin Division
Canadian Food Inspection Agency
59 Camelot Drive
Nepean, Ontario
K1A 0Y9
Tel.: (613) 225-2342, ext. 4147
FAX: (613) 228-6632

Cette modification n'a pas d'incidence sur la question informatique du passage à l'an 2000.

Personne-ressource

D. Bryanton
Directeur
Division des aliments d'origine végétale
Agence canadienne d'inspection des aliments
59, promenade Camelot
Nepean (Ontario)
K1A 0Y9
Tél. : (613) 225-2342, poste 4147
TÉLÉCOPIEUR : (613) 228-6632

Registration
SOR/2000-47 1 February, 2000

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1112 — Quinclorac)

P.C. 2000-88 1 February, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1) of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1112 — Quinclorac)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1112 — QUINCLORAC)

AMENDMENT

1. Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by adding the following before item Q.1:

I	II	III	IV
Common Item or (Trade No. Name)	Chemical Name of Substance	Maximum Residue Limit p.p.m.	Foods
Q.01 quinclorac	3,7-dichloroquinolin e-8-carboxylic acid	5	Rice
		2	Barley
		0.5	Wheat
		0.05	Eggs; meat, meat by-products and fat of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep; milk

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Under authority of the *Pest Control Products Act*, the Pest Management Regulatory Agency (PMRA) of Health Canada, has approved an application for the registration of the pest control product quinclorac as a herbicide for the control of weeds on barley and wheat as a pre-emergent and post-emergent treatment. This regulatory amendment establishes Maximum Residue Limits (MRLs) under the *Food and Drugs Act* for residues of quinclorac

¹ C.R.C., c. 870

Enregistrement
DORS/2000-47 1 février 2000

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1112 — quinclorac)

C.P. 2000-88 1 février 2000

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1112 — quinclorac)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1112 — QUINCLORAC)

MODIFICATION

1. Le tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifié par adjonction, avant l'article Q.1, de ce qui suit :

I	II	III	IV
Nom ordinaire (ou de commerce)	Nom chimique de la substance	Limite maximale de résidu p.p.m.	Aliments
Q.01 quinclorac	acide 3,7-dichloroquinoléine-8-carboxylique	5	Riz
		2	Orge
		0,5	Blé
		0,05	Lait, oeufs, viande, sous-produits de viande et gras de bovin, de chèvre, de cheval, de mouton, de porc et de volaille

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

En vertu de la *Loi sur les produits antiparasitaires*, l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA), de Santé Canada, a approuvé une demande d'homologation du quinclorac comme herbicide pour lutter contre les mauvaises herbes sur l'orge et le blé en traitement de prélevée et de postlevée. La présente modification au règlement établit des limites maximales de résidus (LMR) en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* pour

¹ C.R.C., ch. 870

resulting from this use in barley, wheat, and imported rice, in order to permit the sale of food containing these residues. This regulatory amendment also establishes MRLs in eggs; meat, meat by-products and fat of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep; and milk in order to cover residues that may result in by-products of animals fed with crops treated with quinclorac. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the MRL for other crops is 0.1 parts per million (ppm).

Before making a registration decision regarding a new pest control product, the PMRA conducts the appropriate assessment of the risks and value of the product specific to its proposed use. Pest control products will be registered if: the data requirements for assessing value and safety have been adequately addressed; the evaluation indicates that the product has merit and value; and the human health and environmental risks associated with its proposed use are acceptable.

The human health risk assessment includes an assessment of dietary risks posed by expected residues of the pest control product. An acceptable daily intake (ADI) and/or acute reference dose (ARD) is calculated by applying a safety factor to the no observable adverse effect level determined through extensive toxicological studies. The potential daily intake (PDI) is calculated from the amount of residue that remains on each food when the pest control product is used according to the proposed label and the intake of that food from both domestic and imported sources in the diet. PDIs are established for various Canadian subpopulations and age groups, including infants, toddlers, children, adolescents and adults. As long as the PDI does not exceed the ADI or ARD for any subpopulation or age group, the expected residue levels are established as MRLs under the *Food and Drugs Act* to prevent the sale of food with higher residue levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future, provided the new PDI would still not exceed the ADI or ARD.

After the review of all available data, the PMRA has determined that MRLs of 5 ppm for quinclorac in rice, 2 ppm in barley, 0.5 ppm in wheat and 0.05 ppm in eggs, meat, meat by-products and fat of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep and milk would not pose an unacceptable health risk to the public.

Alternatives

Under the *Food and Drugs Act*, it is prohibited to sell food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 ppm unless a higher MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. Also under the *Food and Drugs Act*, the sale of food containing residues of pest control products at a level less than or equal to 0.1 ppm is permitted unless a lower MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of quinclorac, establishment of an MRL for barley, wheat, rice, eggs, meat, meat by-products and fat of cattle, goats, hogs, horses, poultry and sheep and milk is necessary to support the use of a

le quinclorac dans l'orge, le blé et le riz importé de manière à permettre la vente d'aliments contenant ces résidus. Elle établit également les LMR pour les oeufs, le gras, la viande et les sous-produits de viande de bovin, de chèvre, de porc, de cheval, de mouton et de volaille, ainsi que le lait pour englober les résidus présents dans les aliments dérivés d'animaux nourris avec les récoltes traitées au quinclorac. En vertu du paragraphe B.15.002 (1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la LMR pour les autres récoltes est de 0,1 partie par million (ppm).

Avant de prendre une décision quant à l'homologation d'un nouveau produit antiparasitaire, l'ARLA évalue attentivement les risques et la valeur du produit, en fonction de l'usage précis auquel il est destiné. Les produits antiparasitaires sont homologués si les conditions suivantes sont réunies : on a examiné de manière adéquate les exigences relatives aux données en vue de l'évaluation de la valeur et de l'innocuité du produit; l'évaluation indique que le produit présente des avantages et une valeur; les risques associés à l'utilisation proposée du produit pour la santé et l'environnement sont acceptables.

Lors de l'évaluation du risque pour la santé humaine, il faut, entre autres, évaluer les risques posés par les résidus du produit antiparasitaire prévus dans les aliments. Une dose journalière admissible (DJA) et/ou dose aiguë de référence (DAR) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé, déterminée à la suite d'études toxicologiques exhaustives. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment lorsque le produit antiparasitaire est utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette proposée; on tient également compte de la quantité consommée de ces aliments, que les produits soient locaux ou importés. Des DJP sont établies pour divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout petits, les enfants, les adolescents et les adultes, et sous-populations au Canada. Pourvu que la DJP ne dépasse pas la DJA ou la DAR pour tout groupe d'âge ou sous-population, les niveaux de résidus prévus sont établis comme LMR en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments dans lesquels les résidus seraient plus élevés. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en-deçà de la DJA lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit, pourvu que la nouvelle DJP ne dépasse toujours pas la DJA ou la DAR.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé qu'une LMR de 5 ppm pour le quinclorac dans le riz, de 2 ppm dans l'orge, de 0,5 ppm dans le blé et de 0,05 ppm dans les oeufs, le gras, la viande et les sous-produits de viande de bovin, de chèvre, de porc, de cheval, de volaille et de mouton, et le lait ne poseraient pas de risque inacceptable pour la santé de la population.

Solutions envisagées

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, il est interdit de vendre des aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau supérieur à 0,1 ppm à moins qu'une LMR plus élevée ait été établie au tableau II, division 15 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Toujours en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau inférieur ou égal à 0,1 ppm est permise à moins qu'une LMR moins élevée ait été établie au tableau II, division 15 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas du quinclorac l'établissement des LMR pour l'orge, le blé, le riz, les oeufs, le lait et le gras, la viande et les

pest control product which has been shown to be both safe and effective, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Benefits and Costs

This regulatory amendment will provide joint benefits to consumers, the agricultural industry and importers of agricultural products as a result of improved management of pests and will contribute to a safe, abundant and affordable food supply by allowing the importation and sale of food commodities containing acceptable levels of pesticide residues.

The cost of administering this amendment to the Regulations will not be greater than that of administering the existing Regulations, since monitoring for residues of pest control products, whether or not MRLs have been established, is performed on an ongoing basis. Adequate analytical methodology for analysis of the compound is available.

Consultation

Registration decisions, including dietary risk assessments, made by the PMRA are based on internationally recognized risk management principles, which are largely harmonized among member countries of the Organization for Economic Cooperation and Development. Individual safety evaluations conducted by the PMRA include a review of the assessments conducted at the international level as part of the Joint Food and Agriculture Organization of the United Nations/World Health Organization Food Standards Programme in support of the Codex Alimentarius Commission, as well as MRLs adopted by other national health/regulatory agencies.

This schedule of amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I on July 3, 1999. Interested parties were invited to make representations concerning the proposed amendment. No responses were received.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored through ongoing domestic and/or import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the MRLs for quinclorac are adopted.

Contact

Geraldine Graham
Project Manager
Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division
Pest Management Regulatory Agency
Health Canada
Address Locator 6607D1
2250 Riverside Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: (613) 736-3692
FAX: (613) 736-3659
E-mail: geraldine_graham@hc-sc.gc.ca

sous-produits de viande de bovin, de chèvre, de porc, de cheval, de volaille et de mouton est nécessaire en vue d'appuyer l'utilisation d'un produit antiparasitaire que l'on a démontré à la fois sûr et efficace, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Avantages et coûts

La modification permettra de mieux lutter contre les ennemis des cultures, ce qui sera profitable aux consommateurs, à l'industrie et aux importateurs de denrées agricoles. De plus, elle va contribuer à créer des réserves alimentaires sûres, abondantes et abordables en permettant l'importation et la vente d'aliments contenant des résidus de pesticides à des niveaux acceptables.

Il n'en coûtera pas plus cher d'appliquer la modification au règlement qu'il n'en coûte d'appliquer le règlement actuel, car la surveillance des résidus de produits chimiques agricoles s'effectue de façon permanente, que des LMR aient été établies ou non. On dispose de méthodes adéquates pour l'analyse de composé.

Consultations

Les décisions réglementaires prises par l'ARLA, y compris les évaluations du risque alimentaire, sont fondées sur des principes de gestion des risques reconnus internationalement; ces principes sont en grande partie harmonisés entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Les évaluations individuelles de la sécurité menées par l'ARLA comportent l'examen des évaluations effectuées à l'échelle internationale dans le cadre du Programme mixte de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et de l'Organisation mondiale de la santé sur les normes alimentaires de la Commission du Codex Alimentarius, ainsi que des LMR adoptées par d'autres organismes de santé nationaux ou organismes chargés de la réglementation.

L'annexe de modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I du 3 juillet 1999. Les intéressés ont été invités à présenter leurs observations concernant le projet de modification. Aucun commentaire n'a été reçu.

Respect et exécution

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux et importés exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que les LMR pour le quinclorac seront adoptées.

Personne-ressource

Geraldine Graham
Gestionnaire de projet
Division des nouvelles stratégies et affaires réglementaires
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire
Ministère de la Santé
Indice d'adresse 6607D1
2250, promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : (613) 736-3692
TÉLÉCOPIEUR : (613) 736-3659
Courriel : geraldine_graham@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2000-48 1 February, 2000

FOOD AND DRUGS ACT

Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1150 — Pyrimethanil)

P.C. 2000-89 1 February, 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Health, pursuant to subsection 30(1) of the *Food and Drugs Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1150 — Pyrimethanil)*.

REGULATIONS AMENDING THE FOOD AND DRUG REGULATIONS (1150 — PYRIMETHANIL)

AMENDMENT

1. Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*¹ is amended by adding the following after item P.8:

I	II	III	IV
Item No.	Common or (Trade Name)	Chemical Name of Substance	Maximum Residue Limit p.p.m. Foods
P.8.1	pyrimethanil	<i>N</i> -(4,6-dimethylpyrimidin-2-yl)aniline	8 Raisins 5 Grapes

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

This regulatory amendment establishes Maximum Residue Limits (MRLs) under the *Food and Drugs Act* for residues of pyrimethanil in raisins and grapes, in order to permit the import and sale of food containing these residues. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the MRL for other crops is 0.1 parts per million (ppm).

In order to determine whether proposed MRLs are safe, the Pest Management Regulatory Agency (PMRA), of Health Canada, conducts a dietary risk assessment. An acceptable daily intake (ADI) and/or acute reference dose (ARD) is calculated by applying a safety factor to the no observable adverse effect level determined through extensive toxicological studies. The potential daily intake (PDI) is calculated from the amount of residue that remains on each imported food when the pest control product is used according to use instructions in the country of origin and the

¹ C.R.C., c. 870

Enregistrement
DORS/2000-48 1 février 2000

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1150 — pyriméthanil)

C.P. 2000-89 1 février 2000

Sur recommandation du ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi sur les aliments et drogues*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1150 — pyriméthanil)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ALIMENTS ET DROGUES (1150 — PYRIMÉTHANIL)

MODIFICATION

1. Le tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*¹ est modifié par adjonction, après l'article P.8, de ce qui suit :

I	II	III	IV
Article	Nom ordinaire (ou de commerce)	Nom chimique de la substance	Limite maximale de résidu p.p.m. Aliments
P.8.1	pyriméthanil	<i>N</i> -(4,6-Diméthylpyrimidin-2-yl)aniline	8 Raisins secs 5 Raisins

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La présente modification au règlement établit des limites maximales de résidus (LMR) en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* pour le pyriméthanil dans les raisins secs et les raisins, de manière à permettre l'importation et la vente d'aliments contenant ces résidus. En vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la LMR pour d'autres récoltes est de 0,1 partie par million (ppm).

Dans le but de déterminer si les LMR proposées sont sûres, l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada effectue une évaluation du risque alimentaire. Une dose journalière admissible (DJA) et/ou dose aiguë de référence (DAR) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé, déterminée à la suite d'études toxicologiques exhaustives. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment importé lorsque le produit antiparasitaire est

¹ C.R.C., ch. 870

intake of that food from imported sources in the diet. PDIs are established for various Canadian subpopulations and age groups, including infants, toddlers, children, adolescents and adults. As long as the PDI does not exceed the ADI or ARD for any subpopulation or age group, the expected residue levels are established as MRLs under the *Food and Drugs Act* to prevent the sale of food with higher residue levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future, provided the new PDI would still not exceed the ADI or ARD.

After the review of all available data, the PMRA has determined that MRLs of 8 ppm for pyrimethanil in raisins and 5 ppm in grapes would not pose an unacceptable health risk to the public.

Alternatives

Under the *Food and Drugs Act*, it is prohibited to sell food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 ppm unless a higher MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of pyrimethanil, establishment of MRLs for raisins and grapes is necessary to support the import of food containing residues that have been shown to be safe, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Benefits and Costs

This regulatory amendment will contribute to a safe, abundant and affordable food supply by allowing the importation of food commodities containing acceptable levels of pesticide residues.

The cost of administering this amendment to the Regulations will not be greater than that of administering the existing Regulations, since monitoring for residues of pest control products, whether or not MRLs have been established, is performed on an ongoing basis. Adequate analytical methodology for analysis of the compound is available.

Consultation

Dietary risk assessments conducted by the PMRA are based on internationally recognized risk management principles, which are largely harmonized among member countries of the Organization for Economic Cooperation and Development. Individual safety evaluations conducted by the PMRA include a review of the assessments conducted at the international level as part of the Joint Food and Agriculture Organization of the United Nations/World Health Organization Food Standards Programme in support of the Codex Alimentarius Commission, as well as MRLs adopted by other national health/regulatory agencies.

This schedule of amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 3, 1999. Interested parties were invited to make representations concerning the proposed amendment. No responses were received.

utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette du pays d'origine, et en tenant compte de la quantité de ces aliments importés consommés. Des DJP sont établies pour divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout petits, les enfants, les adolescents et les adultes, et sous-populations au Canada. Pourvu que la DJP ne dépasse pas la DJA ou la DAR pour tout groupe d'âge ou sous-population, les niveaux de résidus prévus sont établis comme LMR en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments dans lesquels les résidus seraient plus élevés. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en-deçà de la DJA lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit antiparasitaire, pourvu que la nouvelle DJP ne dépasse toujours pas la DJA ou la DAR.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé que des LMR de 8 ppm pour le pyriméthanil dans les raisins secs et de 5 ppm dans les raisins ne poseraient pas de risque inacceptable pour la santé de la population.

Solutions envisagées

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, il est interdit de vendre des aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau supérieur à 0,1 ppm, à moins qu'une LMR plus élevée ait été établie au tableau II, division 15 du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas du pyriméthanil, l'établissement des LMR pour les raisins secs et les raisins est nécessaire en vue d'appuyer l'importation d'aliments contenant des résidus que l'on a démontrés sûrs, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Avantages et coûts

Cette modification au règlement va contribuer à créer des réserves alimentaires sûres, abondantes et abordables en permettant l'importation de denrées alimentaires qui contiennent des niveaux acceptables de résidus de pesticides.

Il n'en coûtera pas plus cher d'appliquer la modification au règlement qu'il n'en coûte d'appliquer le règlement actuel, car la surveillance des résidus de produits chimiques agricoles s'effectue de façon permanente, que des LMR aient été établies ou non. On dispose de méthodes adéquates pour l'analyse de composé.

Consultations

Les évaluations du risque alimentaire effectuées par l'ARLA sont fondées sur des principes de gestion des risques reconnus internationalement; ces principes sont en grande partie harmonisés entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Les évaluations individuelles de la sécurité menées par l'ARLA comportent l'examen des évaluations effectuées à l'échelle internationale dans le cadre du Programme mixte de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et de l'Organisation mondiale de la santé sur les normes alimentaires de la Commission du Codex Alimentarius, ainsi que des LMR adoptées par d'autres organismes de santé nationaux ou organismes chargés de la réglementation.

L'annexe de modification a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie I du 3 juillet 1999. Les intéressés ont été invités à présenter leurs observations concernant le projet de modification. Aucun commentaire n'a été reçu.

Compliance and Enforcement

Compliance will be monitored through ongoing domestic and/or import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the MRLs for pyrimethanil are adopted.

Contact

Geraldine Graham
Project Manager
Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division
Pest Management Regulatory Agency
Health Canada
Address Locator 6607D1
2250 Riverside Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: (613) 736-3692
FAX: (613) 736-3659
E-mail: geraldine_graham@hc-sc.gc.ca

Respect et exécution

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux et importés exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que les LMR pour le pyriméthanyl seront adoptées.

Personne-ressource

Geraldine Graham
Gestionnaire de projet
Division des nouvelles stratégies et affaires réglementaires
Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire
Santé Canada
Indice d'adresse 6607D1
2250, promenade Riverside
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : (613) 736-3692
TÉLÉCOPIEUR : (613) 736-3659
Courriel : geraldine_graham@hc-sc.gc.ca

Registration
SOR/2000-49 1 February, 2000

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)

P.C. 2000-91 1 February, 2000

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

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART IV)

AMENDMENTS

1. Section 406.38 of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following after subsection (2):

(3) The Minister shall approve a maintenance control manual and any amendments to the manual, where the personnel licensing standards are met.

2. The heading before section 406.41 of the Regulations is replaced by the following:

Defect Recording, Rectification and Control Procedures

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on March 1, 2000.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)* comprise amendments to two regulations in *Canadian Aviation Regulations (CARs) Part IV (Personnel Licensing and Training)*, regarding maintenance procedures at flight training units.

The addition of a paragraph to CAR 406.38 (*Maintenance Control Manual*) states that the Minister has the authority to and shall approve a flight training unit maintenance control manual and amendments to that manual where the *Personnel Licensing and Training Standards* are met. At present, although implicit in the contents of CAR 406.38 that the Minister has such an authority, there is no statement to that effect.

A change to CAR 406.41 changes the title of this Regulation from *Defect Rectification and Control Procedures* to *Defect*

Enregistrement
DORS/2000-49 1 février 2000

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV)

C.P. 2000-91 1 février 2000

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

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE IV)

MODIFICATIONS

1. L'article 406.38 du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Le ministre approuve le manuel de contrôle de la maintenance et toutes les modifications qui y sont apportées, lorsque les normes de délivrance des licences du personnel sont respectées.

2. L'intertitre précédant l'article 406.41 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Méthodes d'inscription et de correction des défauts et de contrôle des mesures correctives

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mars 2000.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le présent *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (RAC)* vise à modifier deux articles de la Partie IV (*Délivrance des licences et formation du personnel*) portant sur les procédures de maintenance des unités de formation au pilotage.

L'ajout d'un paragraphe à l'article 406.38 du RAC (*Manuel de contrôle de la maintenance*) confèrera au ministre l'autorité et la responsabilité d'approuver le manuel de contrôle de la maintenance d'une unité de formation au pilotage ainsi que les modifications dont il fait l'objet, lorsque les *Normes de délivrance des licences et de formation du personnel* sont observées. Bien que l'article 406.38 du RAC dans sa forme actuelle accorde de façon implicite cette autorité au ministre, aucune disposition ne le prévoit explicitement.

Le titre de l'article 406.41 du RAC (*Méthodes de correction des défauts et de contrôle des mesures correctives*) sera

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

Recording, Rectification and Control Procedures. This change ensures that the title more completely reflects the contents of CAR 406.41.

Alternatives

The intentions of these changes are not achievable by non-regulatory means. The consensus of consultations held at the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) Technical Committee meetings was that, for these amendments, these Regulations represent the best avenue to serve both the government and the aviation community.

Benefits and Costs

The editorial change to the title of CAR 406.41 (*Defect Recording and Control Procedures*) and the recognition of existing Ministerial authority in the amendment to CAR 406.38 (*Maintenance Control Manual*) will improve understanding of and compliance with the intent of these Regulations. They have no significant benefit-cost implications.

Consultation

These amendments to the *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)* were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I on February 27, 1999. No comments were received.

The members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of the CARAC were consulted with respect to these amendments to the regulations. The actively participating members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee of CARAC include the Aerospace Industries Association of Canada, Air B.C., Air Canada, the Air Transport Association of Canada, the Aircraft Owners and Pilots Association – Canada, the Association québécoise des transporteurs aériens inc., Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, Canadian Airlines International Limited, the Canadian Business Aircraft Association, Canadian Federation of AME Associations, the Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Sports Aviation Council, the Department of Justice, the Department of National Defence, de Havilland Inc., the Experimental Aircraft Association – Canadian Council, Field Aviation Co. Inc., Innotech Aviation, International Association of Machinists and Aerospace Workers, Ontario AME Association, Recreational Aircraft Association, Transportation Safety Board of Canada, and Pratt & Whitney Canada. The Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee has reviewed these amendments to Part IV of the CARs at meetings in 1997. The Committee recommended the adoption of these amendments.

Although these amendments relate to regulations contained in Part IV (*Personnel Licensing and Training*) of the CARs for which consultation would be carried out through the Personnel Licensing and Training Technical Committee of CARAC, the issues are technical matters relating to aircraft maintenance and manufacturing. It has been decided that all issues to do with aircraft maintenance and manufacturing should be the responsibility of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee for consultation purposes. Accordingly, the Personnel

remplacé par « *Méthodes d'inscription et de correction des défauts et de contrôle des mesures correctives* ». Ce changement permettra de s'assurer que le titre reflète plus justement le contenu de l'article 406.41 du RAC.

Solutions envisagées

L'objectif visé par ces modifications ne peut être atteint que par des voies réglementaires. Les participants aux réunions du Comité technique du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) ont convenu que, en ce qui concerne ces modifications, ce règlement représente le meilleur moyen de répondre aux exigences du gouvernement et du milieu aéronautique.

Avantages et coûts

Le changement de nature rédactionnelle apporté au titre de l'article 406.41 du RAC (*Méthodes d'inscription et de correction des défauts et de contrôle des mesures correctives*) ainsi que la reconnaissance de l'autorité ministérielle dans la modification apportée à l'article 406.38 du RAC (*Manuel de contrôle de la maintenance*) permettront de mieux expliciter ces dispositions et d'en favoriser l'application. Ces modifications n'entraînent aucune importante retombée sur le plan des coûts et des avantages.

Consultations

Les modifications apportées au *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV)* ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 27 février 1999. Aucun commentaire n'a été reçu.

Les modifications apportées au règlement ont fait l'objet de consultations par l'intermédiaire des membres du CCRAC. Parmi les membres actifs du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs du CCRAC, on retrouve : l'Association des industries aérospatiales du Canada, Air B.C., Air Canada, l'Association du transport aérien du Canada, la Aircraft Owners and Pilots Association – Canada, l'Association québécoise des transporteurs aériens incorporée, Bell Helicopter Textron Canada, Canadair Inc., Bombardier, les Lignes aériennes Canadien International, la Canadian Business Aircraft Association, la Fédération canadienne des associations de techniciens d'entretien d'aéronefs, la Canadian Owners and Pilots Association, le Conseil canadien de l'aviation sportive, le ministère de la Justice, le ministère de la Défense nationale, la compagnie de Havilland Inc., l'Experimental Aircraft Association – Canadian Council, la Field Aviation Company Inc., Innotech Aviation Ltée, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, la Ontario AME Association, le Réseau d'aéronefs amateurs canadien, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Pratt & Whitney Canada Inc. Le Comité sur la maintenance et la construction des aéronefs a examiné les modifications apportées à la Partie IV du RAC lors de réunions tenues en 1997 et a recommandé que ces modifications soient adoptées.

Bien que ces modifications visent la Partie IV (*Délivrance des licences et formation du personnel*) du RAC et que la consultation devrait normalement avoir lieu au sein du Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel du CCRAC, il s'agit de questions techniques portant sur la maintenance et la construction des aéronefs. Il a donc été décidé que toutes les questions portant sur la maintenance et la construction des aéronefs devraient relever du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs et être examinées par

Licensing and Training Technical Committee of CARAC was informed that the Technical Committee responsibility with respect to maintenance issues had been reassigned to the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee. To ensure proper consultation during this transition, the members were provided with the relevant documents for the amendments to regulations affecting the Part of the CARs under the purview of their Technical Committee and were invited to attend the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee meetings at which these amendments were to be discussed. They were also offered the opportunity to become members of the Aircraft Maintenance and Manufacturing Technical Committee in order to receive future mailings of Notices of Proposed Amendment (NPAs) suggesting changes to the CARs or to the associated Standards which would affect their interests. No objections to the changes in these amendments were received from any members of the Personnel Licensing and Training Technical Committee.

Compliance and Enforcement

These amendments to the Regulations are administrative in nature and have no enforcement implications.

Contact

Chief
Regulatory Affairs, AARBH
Transport Canada, Safety and Security
Place de Ville, Tower "C"
Ottawa, Ontario
K1A 0N8
Telephone: (613) 990-1184
General inquiries: (613) 993-7284 or 1-800-305-2059
FAX: (613) 990-1198
E-mail: www.tc.gc.ca

ce dernier. Ainsi, le Comité technique sur la délivrance des licences et la formation du personnel du CCRAC a été informé que la responsabilité concernant les questions ayant trait à la maintenance a été réattribuée au Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs. Afin de veiller à ce que le processus de consultation se déroule de façon adéquate pendant la transition, les membres ont reçu les documents relatifs aux modifications apportées aux parties du RAC qui relèvent de leur Comité technique. Ils ont aussi été invités à participer aux réunions du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs, au cours desquelles ces modifications sont examinées. On leur a également offert la possibilité de devenir membres du Comité technique sur la maintenance et la construction des aéronefs afin de recevoir les futurs Avis de proposition de modification (APM) portant sur le RAC ou les normes connexes qui pourraient les intéresser. Les membres du Comité sur la délivrance des licences et la formation du personnel n'ont présenté aucune objection à ces modifications.

Respect et exécution

Ces modifications sont d'ordre administratif et ne donnent lieu à aucune mesure d'application.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires, AARBH
Transports Canada, Sécurité et sûreté
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N8
Téléphone : (613) 990-1184
Renseignements généraux : (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-1198
Courriel : www.tc.gc.ca

Registration
SI/2000-4 16 February, 2000

Enregistrement
TR/2000-4 16 février 2000

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order Fixing February 2, 2000 as the Date of the
Coming into Force of Certain Sections of the Act**

**Décret fixant au 2 février 2000 la date d'entrée en
vigueur de certains articles de la Loi**

P.C. 2000-80 1 February, 2000

C.P. 2000-80 1 février 2000

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 356 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, assented to on September 14, 1999, being chapter 33 of the Statutes of Canada, 1999, hereby fixes February 2, 2000 as the day on which sections 9 and 54 of that Act come into force.

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 356 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, sanctionnée le 14 septembre 1999, chapitre 33 des Lois du Canada (1999), Son Excellence la Gouverneure générale en conseil fixe au 2 février 2000 la date d'entrée en vigueur des articles 9 et 54 de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes February 2, 2000 as the day on which sections 9 and 54 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* come into force.

NOTE EXPLICATIVE

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

Ce décret fixe au 2 février 2000 la date d'entrée en vigueur des articles 9 et 54 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2000	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2000-41		Foreign Affairs	Order Amending General Import Permit No. 1 — Dairy Products for Personal Use	174
SOR/2000-42		Canada Deposit Insurance Corporation	Exemption from Deposit Insurance By-Law (Prescribed Deposits)	176
SOR/2000-43	79	Environment Health	Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations	180
SOR/2000-44	85	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems — No.2).....	194
SOR/2000-45	86	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part VII).....	214
SOR/2000-46	87	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Licensing and Arbitration Regulations	217
SOR/2000-47	88	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1112 — Quinclorac).....	222
SOR/2000-48	89	Health	Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1150 — Pyrimethanil)	225
SOR/2000-49	91	Transport	Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part IV)	228
SI/2000-04	80	Environment	Order Fixing February 2, 2000 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Canadian Environmental Protection Act, 1999.....	231

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Canadian Aviation Regulations (Part IV)—Regulations Amending..... Aeronautics Act	SOR/2000-49	01/2/00	228	
Canadian Aviation Regulations (Part VII)—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/2000-45	01/2/00	214	
Exemption from Deposit Insurance By-Law (Prescribed Deposits)..... Canada Deposit Insurance Corporation Act	SOR/2000-42	27/1/00	176	n
Fixing February 2, 2000 as the Date of the Coming into Force of Certain Sections of the Act—Order..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SI/2000-04	16/2/00	231	
Food and Drug Regulations (1112 — Quinclorac)—Regulations Amending Food and Drugs Act	SOR/2000-47	01/2/00	222	
Food and Drug Regulations (1150 — Pyrimethanil)—Regulations Amending..... Food and Drugs Act	SOR/2000-48	01/2/00	225	
Gasoline and Gasoline Blend Dispensing Flow Rate Regulations Canadian Environmental Protection Act	SOR/2000-43	01/2/00	180	n
General Import Permit No. 1 — Dairy Products for Personal Use—Order Amending Export and Import Permits Act	SOR/2000-41	26/1/00	174	
Licensing and Arbitration Regulations—Regulations Amending..... Canada Agricultural Products Act	SOR/2000-46	01/2/00	217	
Motor Vehicle Safety Regulations (User-ready Tether Anchorages for Restraint Systems — No. 2)—Regulations Amending..... Motor Vehicle Safety Act	SOR/2000-44	01/2/00	194	

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 2000	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2000-41		Affaires étrangères	Arrêté modifiant la Licence générale d'importation n° 1 — Produits laitiers pour usage personnel.....	174
DORS/2000-42		Société d'assurance-dépôts du Canada	Règlement administratif sur l'exemption d'assurance-dépôts (dépôts)	176
DORS/2000-43	79	Environnement Santé	Règlement sur le débit de distribution de l'essence et de ses mélanges	180
DORS/2000-44	85	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue — n° 2).....	194
DORS/2000-45	86	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie VII).....	214
DORS/2000-46	87	Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement sur la délivrance de permis et l'arbitrage	217
DORS/2000-47	88	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1112 — quinclorac).....	222
DORS/2000-48	89	Santé	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1150 — pyriméthanol)	225
DORS/2000-49	91	Transports	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie IV).....	228
TR/2000-04	80	Environnement	Décret fixant au 2 février 2000 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)...	231

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — revise
a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Aliments et drogues (1112 — quinclorac) — Règlement modifiant le Règlement Aliments et drogues (Loi)	DORS/2000-47	01/2/00	222	
Aliments et drogues (1150 — pyriméthanol) — Règlement modifiant le Règlement. Aliments et drogues (Loi)	DORS/2000-48	01/2/00	225	
Aviation canadien (Partie IV) — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/2000-49	01/2/00	228	
Aviation canadien (Partie VII) — Règlement modifiant le Règlement Aéronautique (Loi)	DORS/2000-45	01/2/00	214	
Débit de distribution de l'essence et de ses mélanges — Règlement Protection de l'environnement (Loi canadienne)	DORS/2000-43	01/2/00	180	n
Délivrance de permis et l'arbitrage — Règlement modifiant le Règlement Produits agricoles au Canada (Loi)	DORS/2000-46	01/2/00	217	
Exemption d'assurance-dépôts (dépôts) — Règlement administratif..... Société d'assurance-dépôts du Canada (Loi)	DORS/2000-42	27/1/00	176	n
Fixant au 2 février 2000 la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi — Décret Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	TR/2000-04	16/2/00	231	
Licence générale d'importation n° 1 — Produits laitiers pour usage personnel — Arrêté modifiant Licences d'exportation et d'importation (Loi)	DORS/2000-41	26/1/00	174	
Sécurité des véhicules automobiles (ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue — n° 2) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2000-44	01/2/00	194	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9