

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 23, 1999

OTTAWA, LE MERCREDI 23 JUIN 1999

Statutory Instruments 1999

Textes réglementaires 1999

SOR/99-234 to 246 and SI/99-60 to 61

DORS/99-234 à 246 et TR/99-60 à 61

Pages 1464 to 1544

Pages 1464 à 1544

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 1999 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 \$87.75 and single issues, \$4.95. 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 6 janvier 1999 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 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. 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/99-234 3 June, 1999

CUSTOMS TARIFF

Regulations Designating Certain Countries for the Purposes of Tariff Item No. 9810.00.00, 1999-1

P.C. 1999-1013 3 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to paragraph 132(1)(g) of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Regulations Designating Certain Countries for the Purposes of Tariff Item No. 9810.00.00, 1999-1*.

REGULATIONS DESIGNATING CERTAIN COUNTRIES FOR THE PURPOSES OF TARIFF ITEM NO. 9810.00.00, 1999-1

DESIGNATION

1. The following countries are designated for the purposes of tariff item No. 9810.00.00 of the *Customs Tariff*:

Albania, Republic of
Antigua and Barbuda
Austria, Republic of
Azerbaijani Republic
Bangladesh, People's Republic of
Barbados
Belize
Benin, Republic of
Botswana, Republic of
Brunei Darussalam
Bulgaria, Republic of
Cameroon, Republic of
Côte d'Ivoire, Republic of
Czech Republic
El Salvador, Republic of
Estonia, Republic of
Ethiopia, Federal Democratic Republic of
Finland, Republic of
Georgia, Republic of
Guyana, Republic of
Hungary, Republic of
Japan
Kazakhstan, Republic of
Kenya, Republic of
Korea, Republic of
Kuwait, State of
Latvia, Republic of
Lithuania, Republic of
Macedonia, former Yugoslav Republic of
Malawi, Republic of

Enregistrement
DORS/99-234 3 juin 1999

TARIF DES DOUANES

Règlement de désignation des pays pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00, 1999-1

C.P. 1999-1013 3 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'alinéa 132(1)g) du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de désignation des pays pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00, 1999-1*, ci-après.

RÈGLEMENT DE DÉSIGNATION DES PAYS POUR L'APPLICATION DU N° TARIFAIRE 9810.00.00, 1999-1

DÉSIGNATION

1. Les pays suivants sont désignés pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00 du *Tarif des douanes* :

Albanie, République d'
Antigua—et—Barbuda
Autriche, République d'
Azerbaïdjan, République azerbaïdjanaise
Bangladesh, République populaire du
Barbade
Belize
Bénin, République du
Botswana, République du
Brunéi Darussalam
Bulgarie, République de
Cameroun, République du
Corée, République de
Côte d'Ivoire, République de
El Salvador, République d'
Émirats arabes unis
Espagne, Royaume d'
Estonie, République d'
Éthiopie, République fédérale démocratique d'
Finlande, République de
Géorgie, République de
Guyana, République du
Hongrie, République de
Japon
Kazakhstan, République du
Kenya, République du
Koweït, État du
Lettonie, République de
Lituanie, République de
Macédoine, ex-République yougoslave de

^a S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

Malaysia
 Moldova, Republic of
 Nepal, Kingdom of
 Nicaragua, Republic of
 Niger, Republic of the
 Nigeria, Federal Republic of
 Oman, Sultanate of
 Poland, Republic of
 Romania
 Sierra Leone, Republic of
 Singapore, Republic of
 Slovak Republic
 Slovenia, Republic of
 Spain, Kingdom of
 Sudan, Republic of the
 Swaziland, Kingdom of
 Sweden, Kingdom of
 Tanzania, United Republic of
 Thailand, Kingdom of
 Uganda, Republic of
 Ukraine
 United Arab Emirates
 Uzbekistan, Republic of
 Venezuela, Republic of
 Zambia, Republic of
 Zimbabwe, Republic of

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 *Order Designating Certain Countries and Military Service Agencies for the Purposes of Tariff Item No. 9810.00.00* (P.C. 1997-2011) designated certain countries for the purposes of 9810.00.00. This Regulation grants the same privileges to the remaining countries designated under the *Visiting Forces Act*.

Alternatives

No alternatives were considered, a Regulation pursuant to section 132 of the *Customs Tariff* is the appropriate means of designating these countries.

Benefits and Costs

This Regulation implements a legislative requirement under the *Visiting Forces Act*. It will provide all designated countries under that Act the privileges of tariff number 9810.00.00. Goods imported under this Regulation are either consumed by visiting forces personnel or are exported when military exercises are terminated. Costs are minimal. Canadian forces generally receive similar privileges in countries designated under this Regulation.

Malawi, République du
 Malaisie
 Moldova, République de
 Népal, Royaume du
 Nicaragua, République du
 Niger, République du
 Nigéria, République fédérale du
 Oman, Sultanat d'
 Ouganda, République de l'
 Ouzbékistan, République d'
 Pologne, République de
 Roumanie
 Sierra Leone, République de
 Singapour, République de
 Slovaquie, République slovaque
 Slovénie, République de
 Soudan, République du
 Suède, Royaume de
 Swaziland, Royaume du
 Tanzanie, République-Unie de
 Thaïlande, Royaume de
 Tchèque, République
 Ukraine
 Venezuela, République du
 Zambie, République de
 Zimbabwe, République du

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 *Décret de désignation des pays et organismes militaires pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00* (C.P. 1997-2011) désignait certains pays pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00. Le présent règlement étend ce régime aux autres pays visés par la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée, la prise d'un règlement en vertu de l'article 132 du *Tarif des douanes* étant le mécanisme approprié de désignation de ces pays.

Avantages et coûts

Le présent règlement met en vigueur une obligation prévue en vertu de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*. Il permettra aux pays visés par cette loi de se prévaloir des dispositions du numéro tarifaire 9810.00.00. Les marchandises importées en vertu de ce règlement sont soit consommées par les membres des forces étrangères, ou soit exportées à la fin des exercices militaires. Les coûts sont minimes. De façon générale, les Forces

Consultation

This Regulation was done in consultation with the Department of National Defence and supports the policy intent of the *Customs Tariff* legislation.

Compliance and Enforcement

Compliance is not an issue. The Department of National Revenue is responsible for the administration of the *Customs Tariff* and related regulations.

Contact

Dean Beyea
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Tel.: (613) 992-8790

canadiennes bénéficient d'un traitement similaire dans les pays visés par ce règlement.

Consultations

Le présent règlement a été préparé en consultation avec le ministère de la Défense nationale; il est compatible avec l'esprit du *Tarif des douanes*.

Respect et exécution

La question du respect ne se pose pas. Le ministère du Revenu national est chargé d'administrer le *Tarif des douanes* et la réglementation connexe.

Personne-ressource

Dean Beyea
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Tél. : (613) 992-8790

Registration
SOR/99-235 3 June, 1999

CUSTOMS TARIFF

Rennie Inc. Remission Order

P.C. 1999-1019 3 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Rennie Inc. Remission Order*.

RENNIE INC. REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 3, remission is hereby granted to Rennie Inc. of \$523,731.24 in customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on tailored collar shirts imported during the period commencing on January 1, 1988 and ending December 31, 1988.

2. Subject to section 3, remission is hereby granted to Rennie Inc. of \$108,224.91 in customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on tailored collar shirts imported during the period commencing on January 1, 1990 and ending on December 31, 1990.

CONDITIONS

3. The remission is granted pursuant to sections 1 and 2 on condition that a claim is made to the Minister of National Revenue by January 1, 2001.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order remits \$631,956.15 in customs duties owed by Rennie Inc. under the provisions of the *Tailored Collar Shirts Remission Order*, P.C. 1986-1102 and the *Tailored Collar Shirts Remission Order*, P.C. 1988-1242.

In 1988, Rennie Inc. underwent a 7½-week strike, which resulted in a decrease in the volume of shirts being manufactured. Because production in 1988 was less than in 1984, under the provisions of the *Tailored Collar Shirts Remission Order*, P.C. 1986-1102, the company lost all remission benefits for that year (\$523,731.24). The 1988 strike was also responsible for a decrease in the size of the company's 1990 remission entitlement as calculated under the provisions of the *Tailored Collar Shirts*

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/99-235 3 juin 1999

TARIF DES DOUANES

Décret de remise concernant Rennie Inc.

C.P. 1999-1019 3 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise concernant Rennie Inc.*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE CONCERNANT RENNIE INC.

REMISE

1. Sous réserve de l'article 3, remise est accordée par les présentes à Rennie Inc. de droits de douane de 523 731,24 \$ payés ou payables aux termes du *Tarif des douanes* à l'égard de chemises à col façonné importées au cours de la période entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1988.

2. Sous réserve de l'article 3, remise est accordée par les présentes à Rennie Inc. de droits de douane de 108 224,91 \$ payés ou payables aux termes du *Tarif des douanes* à l'égard de chemises à col façonné importées au cours de la période entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 1990.

CONDITIONS

3. La remise prévue aux articles 1 et 2 est accordée à la condition qu'une demande soit présentée au ministre du Revenu national d'ici le 1^{er} janvier 2001.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le décret entre en vigueur le jour de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le décret porte la remise de droits de douane de 631 956,15 \$ payables par Rennie Inc. aux termes du *Décret de remise des droits de douane sur les chemises à col façonné* (C.P. 1986-1102) et du *Décret de remise des droits de douane sur les chemises à col façonné* (C.P. 1988-1242).

En 1988, Rennie Inc. a fait face à une grève qui a duré sept semaines et demie, ce qui a entraîné une baisse du volume de chemises fabriquées. Étant donné que sa production en 1988 a été inférieure à celle de 1984, l'entreprise n'a pu se prévaloir des mesures de remise prévues par le *Décret de remise des droits de douane sur les chemises à col façonné* (C.P. 1986-1102) pour l'année en question (ce qui représentait une somme de 523 731,24 \$). Autre conséquence de la grève de 1988, il y a eu

^a L.C. 1997, ch. 36

Remission Order, P.C. 1988-1242 and Rennie was assessed \$108,224.91 in customs duties associated with the shirts that it imported in excess of its remission entitlement.

Alternatives

No alternatives were considered. A remission Order, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*, is the appropriate method of providing tariff relief in this instance.

Benefits and Costs

The customs duties owing by Rennie Inc. under the two tailored collar shirt orders resulted from factors beyond the company's control, namely the strike in 1988. Remission would remove a financial liability for the company.

Consultation

Interested federal departments have been consulted and support the measure.

Compliance and Enforcement

Since this is a tariff relief measure, compliance is not an issue.

Contact

Rose Ritcey
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-1533

baisse du montant de remise auquel l'entreprise avait droit pour 1990 en vertu du *Décret de remise des droits de douane sur les chemises à col façonné* (C.P. 1988-1242), et celle-ci s'est de plus vu imposer des droits de douane de 108 224,91 \$ relativement aux chemises importées en sus de la quantité visée par la remise.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. La prise d'un décret de remise en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes* est le moyen adéquat pour accorder un allègement tarifaire dans les circonstances.

Avantages et coûts

Les droits de douane payables par Rennie Inc. conformément aux deux décrets de remise sur les chemises à col façonné découlent d'un facteur indépendant de la volonté de l'entreprise, soit la grève de 1988. La remise servirait à libérer l'entreprise d'une obligation financière.

Consultations

Les ministères fédéraux intéressés ont été consultés et donnent leur appui à la mesure.

Respect et exécution

Étant donné qu'il s'agit d'une mesure d'allègement fiscal, la question du respect n'entre pas en ligne de compte.

Personne-ressource

Rose Ritcey
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-1533

Registration
SOR/99-236 4 June, 1999

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Sulphur in Gasoline Regulations

P.C. 1999-1023 4 June, 1999

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 October 31, 1998, a copy of the proposed *Sulphur in Gasoline Regulations*, substantially in the form set out in the annexed regulations, and persons were given an opportunity to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

And whereas, in the opinion of the Governor in Council, the concentration of sulphur in gasoline prescribed in the annexed regulations, if exceeded, would, on the combustion of the gasoline in ordinary circumstances, result in a significant contribution to air pollution;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to sections 47^b and 87 of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, hereby makes the annexed *Sulphur in Gasoline Regulations*.

SULPHUR IN GASOLINE REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this subsection apply in these Regulations.

“Act” means the *Canadian Environmental Protection Act*. (*Loi*)

“additive” means a substance that is added to gasoline that does not materially affect its composition and that has been demonstrated to improve the gasoline’s characteristics so as to enhance engine performance and includes metal deactivators, oxidation inhibitors, corrosion inhibitors, icing inhibitors and induction system detergents. (*additif*)

“auditor”, in respect of a primary supplier, means a person who

- (a) is independent of the primary supplier; and
- (b) is certified, for the purpose of carrying out International Organization for Standardization quality assurance (ISO 9000 series) assessments, by
 - (i) the Standards Council of Canada,
 - (ii) the International Registrar of Certified Auditors,
 - (iii) the Registrar Accreditation Board, or
 - (iv) any other nationally or internationally recognized accreditation organization. (*vérificateur*)

“authorized official” means

- (a) in respect of a corporation, an officer of the corporation who is authorized to act on its behalf;
- (b) in respect of any other person, that person or a person authorized to act on behalf of that person; and

Enregistrement
DORS/99-236 4 juin 1999

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Règlement sur le soufre dans l'essence

C.P. 1999-1023 4 juin 1999

Attendu que, conformément au paragraphe 48(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 31 octobre 1998, le projet de règlement intitulé *Règlement sur le soufre dans l'essence*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de déposer un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis que, dans des conditions normales de combustion, l'essence contenant une concentration de soufre supérieure à celle prescrite dans le règlement ci-après contribuerait sensiblement à la pollution atmosphérique,

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu des articles 47^b et 87 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur le soufre dans l'essence*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS L'ESSENCE

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

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

« additif » Substance qui est ajoutée à l'essence sans en modifier la composition physique et dont il a été démontré qu'elle en améliore les caractéristiques afin d'augmenter le rendement du moteur. Sont compris dans la présente définition les désactivateurs de métaux, les inhibiteurs d'oxydation, les inhibiteurs de corrosion, les antigels et les détergents pour système d'admission. (*additive*)

« agent autorisé »

- a) Dans le cas d'une personne morale, celui des dirigeants de cette personne morale autorisé à agir au nom de celle-ci;
- b) dans le cas de toute autre personne, cette personne ou la personne autorisée à agir au nom de celle-ci;
- c) dans le cas de toute autre entité, la personne autorisée à agir au nom de celle-ci. (*authorized official*)

« année » Année civile, sauf en 2002 où ce terme s'applique à la période débutant le 1^{er} juillet et se terminant le 31 décembre. (*year*)

« butane à concentration limitée en soufre » Butane dont la concentration de soufre ne peut dépasser :

- a) pour le butane ajouté à l'essence avant le 1^{er} janvier 2005, 0,0140 % en poids;
- b) pour le butane ajouté à l'essence à compter du 1^{er} janvier 2005, 0,0040 % en poids. (*sulphur-limited butane*)

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

^b S.C. 1992, c. 1, s. 144 (Sch. VII, item 18)

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

^b L.C. 1992, ch. 1, art. 144, ann. VII, art. 18

- (c) in respect of any other entity, a person authorized to act on its behalf. (*agent autorisé*)
- “batch” means an identifiable quantity of gasoline with a single concentration of sulphur, as sampled and measured in accordance with section 3. (*lot*)
- “blend” means the production of a batch by mixing gasoline or gasoline components, including oxygenates. It does not include
- the mixing of only low-sulphur gasolines or California Phase 2 gasolines, or both; or
 - the adding of only additives, sulphur-limited butane or sulphur-limited oxygenates to low-sulphur gasoline or California Phase 2 gasoline. (*mélange*)
- “blending facility” means a facility in Canada in which blending occurs, and includes a cargo tanker, railway car, boat, marine vessel or other type of mobile facility in which blending occurs. (*installation de mélange*)
- “California Phase 2 gasoline” means gasoline that
- meets the compositional requirements described in Article 1, Subarticle 2 of the *California Reformulated Gasoline Regulations*, California Code of Regulations, Title 13, Chapter 5; and
 - has been identified as California Phase 2 gasoline under section 5. (*essence Californie Phase 2*)
- “cargo tanker” means a motor vehicle or trailer on which a bulk liquid tank is mounted. (*camion-citerne*)
- “competition vehicle” means a vehicle, boat or marine vessel that is used exclusively for competition. (*véhicule de compétition*)
- “gasoline” means
- a fuel that is sold or represented as gasoline; or
 - 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*,
 - a vapour pressure of at least 38 kPa,
 - an antiknock index of at least 80,
 - a distillation temperature, at which 10% of the fuel has evaporated, of not less than 35°C and not greater than 70°C, and
 - 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-like blendstock” means gasoline, other than gasoline dispensed from a refuelling facility, that is intended to be further refined or blended to produce low-sulphur gasoline and that has been identified as gasoline-like blendstock under section 5. (*composé de base de type essence automobile*)
- “grade” means the differentiation of gasoline by a minimum anti-knock index. (*qualité*)
- “imported” means imported into Canada for use or sale in Canada. (*importer*)
- “low-sulphur gasoline” means gasoline that meets the requirements of subsections 2(1) to (3) and that has been identified as low-sulphur gasoline under section 5. (*essence à faible teneur en soufre*)
- “oxygenate” means an oxygen-containing, ashless, organic compound that, when added to gasoline, increases the oxygen content in the gasoline. (*produit oxygéné*)
- « camion-citerne » Véhicule automobile ou remorque équipés d’un réservoir à liquide en vrac. (*cargo tanker*)
- « composé de base de type essence automobile » Essence qui est destinée à être raffinée ou mélangée pour produire de l’essence à faible teneur en soufre et qui est désignée comme telle conformément à l’article 5. Est exclue de la présente définition l’essence provenant d’une installation de ravitaillement. (*gasoline-like blendstock*)
- « essence » Selon le cas :
- tout combustible vendu ou présenté comme de l’essence automobile;
 - 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* :
 - une tension de vapeur d’au moins 38 kPa,
 - un indice antidétonant d’au moins 80,
 - une température de distillation, à laquelle 10 % du carburant s’est évaporé, d’au moins 35 °C et d’au plus 70 °C,
 - une température de distillation, à laquelle 50 % du carburant s’est évaporé, d’au moins 65 °C et d’au plus 120 °C. (*gasoline*)
- « essence à faible teneur en soufre » Essence qui est conforme aux exigences des paragraphes 2(1) à (3) et qui est désignée comme telle conformément à l’article 5. (*low-sulphur gasoline*)
- « essence Californie Phase 2 » Essence qui à la fois :
- possède une composition conforme aux exigences de l’article 1, paragraphe 2 du *California Reformulated Gasoline Regulations*, California Code of Regulations, titre 13, chapitre 5;
 - est désignée comme telle conformément à l’article 5. (*California Phase 2 gasoline*)
- « fournisseur principal »
- Dans le cas d’essence produite dans une raffinerie ou une installation de mélange, la personne qui est :
 - soit propriétaire de la raffinerie ou de l’installation ou qui la loue, l’exploite, la dirige, la contrôle ou la gère,
 - soit propriétaire de l’essence se trouvant dans l’installation de mélange;
 - dans le cas d’essence importée, l’importateur. (*primary supplier*)
- « importer » Importer au Canada pour utilisation ou vente au Canada. (*imported*)
- « installation de mélange » Installation au Canada où se fait le mélange. Sont compris dans la présente définition le camion-citerne, le wagon-citerne, le bateau, le navire et tout autre type d’installation mobile où se fait le mélange. (*blending facility*)
- « Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l’environnement*. (*Act*)
- « lot » Volume identifiable d’essence ayant une seule concentration de soufre, échantillonné et mesuré conformément à l’article 3. (*batch*)
- « mélange » Production d’un lot par le mélange d’essence ou de composants de l’essence, notamment des produits oxygénés. La présente définition ne vise pas :

“pool average”, in respect of a refinery, blending facility or province, or any combination of them, means the volume-weighted average concentration of sulphur in gasoline produced at that refinery or blending facility or imported into that province, or produced at or imported into that combination, during a year, or, if the primary supplier has elected to use an alternative averaging calculation method under subsection 11(1) the averaging period specified in subsection 11(2), calculated in accordance with section 10. (*moyenne de l'ensemble des lots*)

“primary supplier” means

(a) in respect of gasoline that is produced at a refinery or blending facility, a person who

(i) owns, leases, operates, controls, supervises or manages the refinery or blending facility, or

(ii) owns the gasoline in the blending facility; and

(b) in respect of gasoline that is imported, the importer. (*fournisseur principal*)

“produced” means produced in Canada for use or sale in Canada. (*produire*)

“refinery” means a facility in Canada that separates and converts crude oil or other feedstock into liquid petroleum products, and includes any producing, processing, blending, shipping and packaging facilities located on the property of such a facility. (*raffinerie*)

“registration number” means a number provided by the Minister pursuant to section 7 of the *Benzene in Gasoline Regulations*. (*numéro d'enregistrement*)

“scientific research” does not include research into the preferences of consumers for differing properties of gasoline or marketing research. (*recherche scientifique*)

“sulphur-limited butane” means butane with a sulphur concentration that does not exceed

(a) in respect of butane added to gasoline before January 1, 2005, 0.0140% by weight; and

(b) in respect of butane added to gasoline on or after January 1, 2005, 0.0040% by weight. (*butane à concentration limitée en soufre*)

“sulphur-limited oxygenate” means an oxygenate with a sulphur concentration that does not exceed

(a) in respect of oxygenate added to gasoline before January 1, 2005, 0.0170% by weight; and

(b) in respect of oxygenate added to gasoline on and after January 1, 2005, 0.0040% by weight. (*produit oxygéné à concentration limitée en soufre*)

“year” means a calendar year, except during 2002, when it means the period beginning on July 1 and ending on December 31. (*année*)

a) le mélange uniquement d'essences à faible teneur en soufre ou uniquement d'essences Californie Phase 2 ou toute combinaison des deux;

b) l'addition à de l'essence à faible teneur en soufre ou à l'essence Californie Phase 2 des seuls produits suivants : additifs, butane à concentration limitée en soufre ou produits oxygénés à concentration limitée en soufre. (*blend*)

« moyenne de l'ensemble des lots » Moyenne de la concentration de soufre pondérée en fonction du volume, dans l'essence produite dans une raffinerie ou une installation de mélange ou importée dans une province ou dans l'essence produite ou importée dans le cadre de toute combinaison de ces activités, durant une année ou, si le fournisseur principal a choisi, en vertu du paragraphe 11(1), une autre méthode de calcul de la moyenne, durant la période visée au paragraphe 11(2), laquelle moyenne est calculée conformément à l'article 10. (*pool average*)

« numéro d'enregistrement » Numéro que le ministre fournit aux termes de l'article 7 du *Règlement sur le benzène dans l'essence*. (*registration number*)

« produire » Produire au Canada pour utilisation ou vente au Canada. (*produced*)

« produit oxygéné » Tout composé organique oxygéné sans cendre qui, ajouté à l'essence, en augmente la teneur en oxygène. (*oxygenate*)

« produit oxygéné à concentration limitée en soufre » Produit oxygéné dont la concentration de soufre ne peut dépasser :

a) pour le produit oxygéné ajouté à l'essence avant le 1^{er} janvier 2005, 0,0170 % en poids;

b) pour le produit oxygéné ajouté à l'essence le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date, 0,0040 % en poids. (*sulphur-limited oxygenate*)

« qualité » Différenciation de l'essence selon un indice antidétonant minimal. (*grade*)

« raffinerie » Installation située au Canada qui sépare et convertit du pétrole brut ou une autre charge d'alimentation en produits de pétrole liquide. La définition vise également les installations de production, de traitement, de mélange, d'expédition et d'emballage se trouvant dans la propriété de la raffinerie. (*refinery*)

« recherche scientifique » Sont exclues de la recherche scientifique la recherche portant sur les préférences des consommateurs pour diverses propriétés de l'essence et les études de marché. (*scientific research*)

« véhicule de compétition » Véhicule, bateau ou navire utilisé exclusivement pour la compétition. (*competition vehicle*)

« vérificateur » Personne qui est à la fois :

a) indépendante du fournisseur principal;

b) accréditée par l'un des organismes suivants pour effectuer des évaluations d'assurance de la qualité prescrites par l'Organisation internationale de normalisation (série ISO 9000) :

(i) le Conseil canadien des normes,

(ii) l'International Registrar of Certified Auditors,

(iii) le Registrar Accreditation Board,

(iv) tout autre organisme d'accréditation reconnu à l'échelle nationale ou internationale. (*auditor*)

(2) Any regulation, standard or method that is incorporated by reference in these Regulations is incorporated as amended from time to time.

(2) Dans le présent règlement, tout renvoi à un autre règlement, à une norme ou à une méthode se rapporte à sa version éventuellement modifiée.

PART I

REQUIREMENTS PERTAINING TO SULPHUR IN GASOLINE

Prescribed Levels

2. (1) For the purposes of section 46 of the Act, the concentration of sulphur in each batch of gasoline produced or imported by a primary supplier that shall not be exceeded is

(a) where the primary supplier has elected under section 9 to calculate the sulphur concentration of that gasoline on the basis of a pool average,

(i) for the period beginning on October 1, 2003 and ending on December 31, 2004, 0.0300% by weight, and

(ii) on and after January 1, 2005, 0.0080% by weight; and

(b) in any other case,

(i) for the period beginning on July 1, 2002 and ending on December 31, 2004, 0.0170% by weight, and

(ii) on and after January 1, 2005, 0.0040% by weight.

(2) For the purposes of section 46 of the Act, the pool average for each refinery, blending facility or province of importation, or any combination of them, in respect of which a primary supplier has elected under section 9, that shall not be exceeded is

(a) for the period beginning on July 1, 2002 and ending on December 31, 2004, 0.0150% by weight; and

(b) on and after January 1, 2005, 0.0030% by weight.

(3) For the purposes of section 46 of the Act, the concentration of sulphur in gasoline sold or offered for sale that shall not be exceeded is

(a) for the period beginning on January 1, 2004 and ending on March 31, 2005, 0.0300% by weight; and

(b) on and after April 1, 2005, 0.0080% by weight.

(4) Subsections (1) to (3) do not apply to

(a) gasoline for use in aircraft, if the gasoline has an octane number of at least 99.5, or contains at least 5 mg/L of lead, measured in accordance with the methods set out in the National Standard of Canada standard CAN-CGSB-3.25-94, *Aviation Gasoline (Grades 80, 100 and 100LL)*;

(b) gasoline for use in competition vehicles, if the gasoline has an antiknock index of at least 100;

(c) gasoline for use in scientific research in Canada;

(d) gasoline exported from Canada or in transit through Canada from a location outside Canada to another location outside Canada; or

(e) gasoline-like blendstock.

(5) Subparagraph (1)(b)(ii) does not apply to California Phase 2 gasoline.

Methods for Sampling and Analysis

3. (1) For the purposes of these Regulations,

(a) where a method is being used at a site pursuant to subsection 6(1) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, samples at that site shall be taken by that method; and

PARTIE 1

EXIGENCES VISANT LE SOUFRE DANS L'ESSENCE

Concentration de soufre

2. (1) Pour l'application de l'article 46 de la Loi, la concentration de soufre dans chaque lot d'essence produit ou importé par un fournisseur principal ne peut dépasser :

a) dans le cas où celui-ci a choisi, en vertu de l'article 9, de calculer la concentration de soufre dans l'essence sur la base d'une moyenne de l'ensemble des lots :

(i) pour la période du 1^{er} octobre 2003 au 31 décembre 2004, 0,0300 % en poids,

(ii) à compter du 1^{er} janvier 2005, 0,0080 % en poids;

b) dans les autres cas :

(i) pour la période du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2004, 0,0170 % en poids,

(ii) à compter du 1^{er} janvier 2005, 0,0040 % en poids.

(2) Pour l'application de l'article 46 de la Loi, la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque raffinerie, installation de mélange, province d'importation ou pour chaque combinaison de celles-ci, visées par le choix exercé par le fournisseur principal en vertu de l'article 9, ne peut dépasser :

a) pour la période du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2004, 0,0150 % en poids;

b) à compter du 1^{er} janvier 2005, 0,0030 % en poids.

(3) Pour l'application de l'article 46 de la Loi, la concentration de soufre dans l'essence vendue ou mise en vente ne peut dépasser :

a) pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 31 mars 2005, 0,0300 % en poids;

b) à compter du 1^{er} avril 2005, 0,0080 % en poids.

(4) Les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas :

a) à l'essence utilisée pour les aéronefs (essence aviation), si elle a un indice d'octane d'au moins 99,5 ou si elle contient au moins 5 mg/L de plomb, cette concentration étant mesurée conformément aux méthodes applicables décrites dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.25-94, intitulée *Essence d'aviation (Grades 80, 100 et 100LL)*;

b) à l'essence utilisée pour les véhicules de compétition, si elle a un indice antidétonant d'au moins 100;

c) à l'essence utilisée pour la recherche scientifique au Canada;

d) à l'essence exportée du Canada et à l'essence en provenance de l'étranger qui transite au Canada avant d'atteindre sa destination ultime à l'étranger;

e) aux composés de base de type essence automobile.

(5) Le sous-alinéa (1)(b)(ii) ne s'applique pas à l'essence Californie Phase 2.

Méthodes d'échantillonnage et d'analyse

3. (1) Pour l'application du présent règlement, les échantillons doivent être prélevés selon l'une des méthodes suivantes :

a) si une méthode est utilisée à un emplacement conformément au paragraphe 6(1) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, cette méthode pour cet emplacement;

(b) in any other case, samples shall be taken in accordance with the sampling method described in the National Standard of Canada standard CAN/CGSB-3.5-94, *Unleaded Automotive Gasoline*.

(2) Subject to subsection (3), for the purposes of these Regulations, the concentration of sulphur in gasoline shall be measured in accordance with the National Standard of Canada method CAN/CGSB-3.0 No. 16.1-98, *Sulphur in Gasoline by Energy-Dispersive X-Ray Fluorescence Spectrometry (EDXRF)*.

(3) If the range for the method referred to in subsection (2) is not amended before November 2, 2004 to include sulphur concentrations in gasoline as low as, or lower than, 0.0010% by weight, for the period beginning on January 1, 2005 and ending 60 days after the day on which such an amendment is made, for the purposes of these Regulations, the concentration of sulphur in gasoline shall be measured in accordance with the American Society for Testing and Measurements method ASTM D2622-94, *Standard Test Method for Sulfur in Petroleum Products by X-Ray Spectrometry*.

(4) For the purposes of these Regulations, the concentration of sulphur in oxygenate shall be measured in accordance with the American Society for Testing and Measurements method ASTM D2622-94, *Standard Test Method for Sulfur in Petroleum Products by X-Ray Spectrometry*.

(5) For the purposes of these Regulations, the concentration of sulphur in butane shall be measured in accordance with the American Society for Testing and Measurements method ASTM D2784-92, *Standard Test Method for Sulfur in Liquefied Petroleum Gases (Oxy-Hydrogen Burner or Lamp)*.

(6) For the purposes of sections 4 and 12, where a method of analysis is being used at a site pursuant to subsection 6(2) of the *Benzene in Gasoline Regulations*, analysis of samples of gasoline taken at that site may be done by that method.

(7) Subsection (6) shall not be interpreted as an exemption from any requirement under section 2.

Report

4. (1) For each year in which a primary supplier produces or imports gasoline identified under section 5 as low-sulphur gasoline, California Phase 2 gasoline or gasoline-like blendstock, the primary supplier shall submit to the Minister a report, on or before February 15 of the following year,

(a) for each refinery and blending facility at which it produced that gasoline and for each province into which it imported that gasoline; and

(b) for each combination of refinery, blending facility and province in respect of which it elected under section 9.

(2) A report submitted under subsection (1) shall be signed by an authorized official of the primary supplier and contain

(a) the name and address of the primary supplier and the registration number pertaining to the refinery, blending facility or province to which the report applies;

(b) the name, title and telephone number of the authorized official;

(c) for gasoline produced or imported by the primary supplier and identified under section 5 as low-sulphur gasoline,

b) dans les autres cas, la méthode décrite dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.5-94, intitulée *Essence automobile sans plomb*.

(2) Pour l'application du présent règlement et sous réserve du paragraphe (3), la concentration de soufre dans l'essence est mesurée selon la méthode décrite dans la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0 N° 16.1-98, intitulée *Soufre dans l'essence par spectrométrie de fluorescence X à dispersion d'énergie (EDXRF)*.

(3) Si l'échelle des valeurs visées par la méthode mentionnée au paragraphe (2) n'est pas modifiée avant le 2 novembre 2004 pour mesurer une concentration de soufre dans l'essence inférieure ou égale à 0,0010 % en poids, pour la période débutant le 1^{er} janvier 2005 et se terminant le 60^e jour suivant la date à laquelle cette modification est effectuée, pour l'application du présent règlement, la concentration de soufre dans l'essence est mesurée conformément à la méthode ASTM D2622-94 de l'American Society for Testing and Measurements, intitulée *Standard Test Method for Sulfur in Petroleum Products by X-Ray Spectrometry*.

(4) Pour l'application du présent règlement, la concentration de soufre dans le produit oxygéné est mesurée selon la méthode ASTM D2622-94 de l'American Society for Testing and Measurements, intitulée *Standard Test Method for Sulfur in Petroleum Products by X-Ray Spectrometry*.

(5) Pour l'application du présent règlement, la concentration de soufre dans le butane est mesurée selon la méthode ASTM D2784-92 de l'American Society for Testing and Measurements, intitulée *Standard Test Method for Sulfur in Liquefied Petroleum Gases (Oxy-Hydrogen Burner or Lamp)*.

(6) Pour l'application des articles 4 et 12, lorsqu'une méthode d'analyse est utilisée à un emplacement conformément au paragraphe 6(2) du *Règlement sur le benzène dans l'essence*, l'analyse des échantillons d'essence prélevés à cet emplacement peut être faite selon cette méthode.

(7) Le paragraphe (6) ne doit pas s'interpréter comme une exemption des exigences prévues à l'article 2.

Rapport

4. (1) Pour chaque année où le fournisseur principal produit ou importe de l'essence désignée conformément à l'article 5 comme de l'essence à faible teneur en soufre, de l'essence Californie Phase 2 ou un composé de base de type essence automobile, il doit, au plus tard le 15 février de l'année suivante, présenter au ministre :

a) un rapport pour chaque raffinerie et installation de mélange où il produit cette essence et chaque province dans laquelle il importe cette essence;

b) un rapport pour chaque combinaison de celles-ci, visées par le choix exercé en vertu de l'article 9.

(2) Le rapport visé au paragraphe (1) doit être signé par l'agent autorisé au nom du fournisseur principal et comprendre les renseignements suivants :

a) les nom et adresse du fournisseur principal de même que le numéro d'enregistrement relatif à la raffinerie, l'installation de mélange ou la province d'importation visées par le rapport;

b) les nom, titre et numéro de téléphone de l'agent autorisé;

c) pour l'essence produite ou importée par le fournisseur principal et désignée conformément à l'article 5 comme de l'essence à faible teneur en soufre :

(i) where the primary supplier has elected under section 9 to calculate the concentration of sulphur in that gasoline on the basis of a pool average, the pool average, and

(ii) in any case, the volume of that gasoline and, subject to subsection (3), the highest concentration of sulphur in that gasoline;

(d) for gasoline produced or imported by the primary supplier and identified under section 5 as California Phase 2 gasoline, the volume of the California Phase 2 gasoline and, subject to subsection (3), the highest concentration of sulphur in that gasoline; and

(e) for gasoline produced or imported by the primary supplier and identified under section 5 as gasoline-like blendstock, the volume of the gasoline-like blendstock.

(3) In a report submitted under subsection (1), a record of analysis referred to in subsection 8(3) of the *Benzene in Gasoline Regulations* may be used for the purposes of subparagraph (2)(c)(ii) and paragraph (2)(d).

(4) Subsection (3) shall not be interpreted as an exemption from any requirement under section 2.

Records of Type of Gasoline

5. (1) Subject to subsection (3), a primary supplier may, before importing a batch of gasoline or dispatching a batch of gasoline from a refinery or blending facility, identify and record the gasoline as

- (a) low-sulphur gasoline;
- (b) gasoline for use in aircraft;
- (c) gasoline for use in competition vehicles;
- (d) gasoline for use in scientific research;
- (e) gasoline for export;
- (f) gasoline in transit through Canada;
- (g) California Phase 2 gasoline; or
- (h) gasoline-like blendstock.

(2) Any batch of gasoline dispatched by a primary supplier from a refinery or blending facility, or imported by a primary supplier, that has not been identified and recorded under subsection (1) is considered, for the purposes of these Regulations, to have been identified as low-sulphur gasoline.

(3) Every primary supplier shall maintain a record that establishes

- (a) that each batch that it identified under any of paragraphs (1)(b) to (f) was sold or delivered for the use appropriate to the identified type; and
- (b) that each batch that it identified under paragraph (1)(g) meets the compositional requirements for California Phase 2 gasoline.

Gasoline-like Blendstock

6. (1) For every batch identified under section 5 as gasoline-like blendstock, a primary supplier shall, before the batch is dispatched from its refinery or blending facility or imported, record the name and address of the person who purchases or receives the batch, the date of its dispatch or importation and the volume of the batch.

(i) si le fournisseur principal a choisi, en vertu de l'article 9, de calculer la concentration de soufre dans cette essence sur la base de la moyenne de l'ensemble des lots, la moyenne de l'ensemble des lots,

(ii) dans tous les cas, le volume et, sous réserve du paragraphe (3), la concentration la plus élevée de soufre dans cette essence;

d) pour l'essence produite ou importée par le fournisseur principal et désignée conformément à l'article 5 comme de l'essence Californie Phase 2, le volume et, sous réserve du paragraphe (3), la concentration la plus élevée de soufre dans cette essence;

e) pour l'essence produite ou importée par le fournisseur principal et désignée conformément à l'article 5 comme un composé de base de type essence automobile, le volume.

(3) Dans le rapport visé au paragraphe (1), le dossier d'analyse visé au paragraphe 8(3) du *Règlement sur le benzène dans l'essence* peut être utilisé pour l'application du sous-alinéa (2)c)(ii) et de l'alinéa (2)d).

(4) Le paragraphe (3) ne doit pas s'interpréter comme une exemption des exigences prévues à l'article 2.

Registre des types d'essence

5. (1) Sous réserve du paragraphe (3), le fournisseur principal peut, avant d'importer un lot d'essence ou de l'expédier d'une raffinerie ou d'une installation de mélange, désigner l'essence comme l'un des types suivants et en consigner la désignation dans un registre :

- a) essence à faible teneur en soufre;
- b) essence aviation;
- c) essence pour véhicules de compétition;
- d) essence pour recherche scientifique;
- e) essence pour exportation;
- f) essence en transit au Canada;
- g) essence Californie Phase 2;
- h) composé de base de type essence automobile.

(2) Tout lot d'essence que le fournisseur principal expédie d'une raffinerie ou d'une installation de mélange, ou qu'il importe, et qui n'a pas été désigné et consigné conformément au paragraphe (1) est réputé désigné comme de l'essence à faible teneur en soufre pour l'application du présent règlement.

(3) Chaque fournisseur principal doit tenir un registre établissant que :

- a) chaque lot désigné conformément à l'un des alinéas (1)b) à f) a été vendu ou livré pour l'usage auquel est destiné le type d'essence en cause;
- b) chaque lot désigné conformément à l'alinéa (1)g) possède une composition conforme aux exigences visant l'essence Californie Phase 2.

Composé de base de type essence automobile

6. (1) Pour chaque lot désigné conformément à l'article 5 comme un composé de base de type essence automobile, le fournisseur principal doit, avant de l'expédier de sa raffinerie ou de son installation de mélange, ou avant de l'importer, consigner dans un registre les nom et adresse de la personne qui achète ou reçoit le lot, la date d'expédition ou d'importation, ainsi que le volume du lot.

(2) Every primary supplier shall provide the Minister with the information described in subsection (1) as an annex to the report required under section 4, for each batch of gasoline-like blendstock that was dispatched or imported during the period covered by the report.

(3) Every person who purchases or receives a batch of gasoline-like blendstock shall record

- (a) the name and address of the primary supplier who originally produced or imported the batch and the registration number pertaining to the refinery or blending facility at which the batch was produced or to the province into which it was imported;
- (b) the name and address of the seller or provider of the batch;
- (c) the date of purchase or transfer of ownership of the batch; and
- (d) the volume of the batch.

(4) Every person who has purchased or received a batch of gasoline-like blendstock and sells or transfers ownership of the batch shall, before the sale or transfer of ownership, make a record of

- (a) the name and address of the person who purchases or receives the batch;
- (b) the date of sale or transfer of ownership of the batch; and
- (c) the volume of the batch.

Retention of Records

7. Every person required to make a record under section 5 or 6 shall maintain the record in Canada for a period of three years after the date on which the record was made.

Submission of Samples and Records

8. At the Minister's request, any person who produces, imports or sells gasoline or offers it for sale shall submit to the Minister

- (a) a sample of the gasoline;
- (b) a copy of any records required by section 5, 6 or 12; and
- (c) the name and address of any person from whom the gasoline was acquired and the date of acquisition.

PART 2

REQUIREMENTS PERTAINING TO A POOL AVERAGE

Pool Average Election

9. (1) A primary supplier may elect to calculate the concentration of sulphur in gasoline on the basis of a single pool average for

- (a) gasoline produced at a particular refinery or blending facility or imported into a particular province,
- (b) gasoline produced at two or more refineries and blending facilities that are located in the same province, if their combined annual production is not more than 12 000 m³,
- (c) gasoline imported into a province and gasoline produced at one or more refineries or blending facilities that are located in that province, if the total amount produced and imported annually is not more than 12 000 m³,

by notifying the Minister to that effect at least 60 days before the start of the first year in respect of which the calculation will be made on that basis.

(2) Le fournisseur principal doit fournir au ministre les renseignements visés au paragraphe (1) en annexe du rapport exigé à l'article 4, pour chaque lot de composé de base de type essence automobile expédié ou importé au cours de la période visée par le rapport.

(3) La personne qui achète ou reçoit un lot de composé de base de type essence automobile doit consigner dans un registre :

- a) les nom et adresse du fournisseur principal qui en premier lieu a produit ou importé le lot et le numéro d'enregistrement relatif à la raffinerie ou l'installation de mélange où ce lot a été produit, ou la province dans laquelle il a été importé;
- b) les nom et adresse du vendeur ou du fournisseur du lot;
- c) la date d'achat ou de transfert de propriété du lot;
- d) le volume du lot.

(4) La personne qui a acheté ou reçu un lot de composé de base de type essence automobile peut le vendre ou en transférer la propriété à condition d'avoir au préalable consigné au registre :

- a) les nom et adresse de la personne qui achète ou reçoit le lot;
- b) la date de vente ou de transfert de propriété du lot;
- c) le volume du lot.

Conservation des registres

7. Toute personne tenue de consigner des renseignements dans un registre aux termes des articles 5 et 6 doit les conserver au Canada pendant les trois ans suivant la date de leur inscription au registre.

Transmission des échantillons et des registres

8. À la demande du ministre, toute personne qui produit, importe, vend ou met en vente de l'essence doit lui présenter :

- a) un échantillon de l'essence;
- b) une copie de tout registre exigé aux articles 5, 6 ou 12;
- c) les nom et adresse des personnes de qui elle a acquis l'essence et la date de l'acquisition.

PARTIE 2

EXIGENCES RELATIVES À LA MOYENNE DE L'ENSEMBLE DES LOTS

Choix — moyenne de l'ensemble des lots

9. (1) Le fournisseur principal peut choisir de calculer la concentration de soufre dans l'essence sur la base d'une moyenne de l'ensemble des lots distincte, en avisant le ministre au moins 60 jours avant le début de la première année pour laquelle cette moyenne sert de base de calcul, pour :

- a) l'essence produite dans une raffinerie ou une installation de mélange donnée ou importée dans une province donnée;
- b) l'essence produite dans deux ou plusieurs raffineries et installations de mélange situées dans la même province, si la production annuelle combinée d'essence est d'au plus 12 000 m³;
- c) l'essence importée dans une province et l'essence produite à une ou plusieurs raffineries ou installations de mélange situées dans cette même province, si le volume annuel combiné d'essence produit et importé est d'au plus 12 000 m³.

(2) Notice of an election under subsection (1) shall

(a) specify the refinery, blending facility or province of importation, or the combination of them, to which the election applies; and

(b) describe the techniques that the primary supplier will use to construct and evidence the pool average, including

(i) the location at its facilities where, the manner in which, and the frequency with which, the primary supplier will collect samples,

(ii) the location at which the primary supplier will determine the sulphur concentration of batches,

(iii) the method by which the primary supplier will determine the volume of batches,

(iv) the method by which the primary supplier will make and maintain the records,

(v) the location in Canada where the primary supplier will keep the samples and records, and

(vi) how subparagraphs (i) to (v) will be applied to any batch referred to in any of subsections 10(3) to (5).

(3) At least 45 days prior to implementation of any change that affects information provided under subsection (1), a primary supplier shall submit a notice containing the updated information to the Minister.

(4) A primary supplier may withdraw an election made under subsection (1) by submitting to the Minister a notice to that effect at least 60 days before the end of the last year to which the election applies.

(5) All notices submitted under this section shall be signed by an authorized official and sent by registered mail or courier.

Calculation of Pool Average

10. (1) Subject to subsections (2) to (4) and section 11, a primary supplier shall calculate a pool average for each refinery, blending facility and province of importation, and for each combination thereof, in respect of which it elected under section 9, for all gasoline identified as low-sulphur gasoline under section 5.

(2) In calculating a pool average, a primary supplier shall exclude all batches of low-sulphur gasoline that were exported by the primary supplier or an affiliate of the primary supplier.

(3) Where a primary supplier imports and delivers a batch of low-sulphur gasoline to a refinery or a blending facility, the primary supplier may include that batch in the pool average for the refinery or blending facility if the batch is excluded from the pool average for the province of importation.

(4) Where a primary supplier dispatches from a refinery and delivers, or imports and delivers, gasoline-like blendstock to a blending facility where it is blended to produce a batch of low-sulphur gasoline, the primary supplier may include that batch in the pool average for the refinery or province of importation, as the case may be, if

(a) the primary supplier owns the gasoline-like blendstock; and

(b) the gasoline-like blendstock is segregated from all other batches of gasoline stored at the blending facility.

(2) Dans l'avis constatant le choix exercé en vertu du paragraphe (1), le fournisseur principal doit indiquer :

a) la raffinerie, l'installation de mélange ou la province d'importation, ou toute combinaison de celles-ci visées par le choix;

b) les techniques qu'il utilisera pour établir et démontrer la moyenne de l'ensemble des lots, y compris les renseignements suivants :

(i) le point de prélèvement des échantillons dans son installation, la méthode d'échantillonnage utilisée et la fréquence de prélèvement des échantillons,

(ii) le lieu où la concentration de soufre des lots sera mesurée,

(iii) la méthode de calcul du volume des lots,

(iv) la méthode d'établissement et de tenue des registres,

(v) le lieu au Canada où les échantillons et les registres sont conservés,

(vi) la manière dont les sous-alinéas (i) à (v) seront respectés pour tout lot visé à l'un des paragraphes 10(3) à (5).

(3) Le fournisseur principal doit, au moins 45 jours avant d'effectuer tout changement qui entraîne une modification des renseignements visés au paragraphe (1), transmettre au ministre un avis comprenant les renseignements à jour.

(4) Le fournisseur principal peut annuler le choix exercé en vertu du paragraphe (1) en envoyant au ministre un avis à cet effet, au moins 60 jours avant la fin de la dernière année visée par le choix.

(5) Les avis soumis au ministre en vertu du présent article doivent être signés par l'agent autorisé et envoyés par courrier recommandé ou par messenger.

Méthode de calcul de la moyenne de l'ensemble des lots

10. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4) et de l'article 11, le fournisseur principal calcule la moyenne de l'ensemble des lots pour chaque raffinerie, installation de mélange ou province d'importation, et pour toute combinaison de celles-ci, visées par le choix exercé en vertu de l'article 9, de l'essence à faible teneur en soufre désignée comme tel conformément à l'article 5.

(2) Pour calculer la moyenne de l'ensemble des lots, le fournisseur principal doit exclure du calcul tous les lots d'essence à faible teneur en soufre qui ont été exportés par lui ou une personne liée, un membre de son groupe ou son associé.

(3) Si le fournisseur principal importe un lot d'essence à faible teneur en soufre et le livre à une raffinerie ou à une installation de mélange, il peut l'inclure dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou l'installation de mélange s'il l'exclut de la moyenne de l'ensemble des lots pour la province d'importation.

(4) Si le fournisseur principal expédie d'une raffinerie et livre un composé de base de type essence automobile, ou l'importe et le livre à une installation de mélange où il est mélangé pour produire un lot d'essence à faible teneur en soufre, il peut inclure ce lot dans la moyenne de l'ensemble des lots pour la raffinerie ou la province d'importation, selon le cas, si les conditions suivantes sont réunies :

a) il est propriétaire du composé de base de type essence automobile;

b) le composé de base de type essence automobile est séparé physiquement de tous les autres lots d'essence stockés dans l'installation de mélange.

(5) Where a primary supplier dispatches from a refinery or imports a batch of low-sulphur gasoline that is subsequently mixed with a sulphur-limited oxygenate or sulphur-limited butane in a facility, the primary supplier may adjust the recorded concentration of sulphur of the batch to reflect the addition of the sulphur-limited oxygenate or the sulphur-limited butane, and may use the adjusted recorded concentration, instead of the measured concentration for that batch, in calculating the pool average for the refinery or province of importation, as the case may be, if

- (a) the primary supplier owns the batch; and
- (b) where the facility is not a mobile facility, the primary supplier's refinery or source of importation is the facility's sole source of gasoline.

Option for an Alternative Averaging Calculation Method

11. (1) A primary supplier who elects to calculate the concentration of sulphur on the basis of a pool average under section 9 may also elect, in the notice required under that section, to use the alternative averaging calculation method described in subsection (2) for the period beginning on July 1, 2002 and ending on December 31, 2004 by

- (a) informing the Minister of the primary supplier's election to use the alternative averaging calculation method; and
- (b) providing an estimate of the primary supplier's anticipated volume-weighted average concentration of sulphur in its gasoline as of the end of the years 2002, 2003 and 2004.

(2) For the purpose of calculating a pool average, the alternative averaging calculation method is the same as the method described in section 10 but, for the period beginning July 1, 2002 and ending on December 31, 2004, the period over which the pool average is calculated is July 1, 2002 to December 31, 2004, inclusive.

(3) In the reports required under section 4 for the years 2002 and 2003 and where a primary supplier has elected under subsection (1) to use the alternative averaging calculation method and despite subparagraph 4(2)(c)(i), the primary supplier shall report the volume-weighted average concentration of sulphur in its gasoline in the report submitted under subsection 4(1) instead of its pool average for the period

- (a) beginning July 1, 2002 and ending on December 31, 2002, in respect of the report for the year 2002; and
- (b) beginning July 1, 2002 and ending on December 31, 2003 in respect of the report for the year 2003.

Record of Composition

12. A primary supplier shall maintain a record in Canada, for a period of three years after the date on which the record was made, for each batch in respect of which it made an election under section 9, that includes

- (a) a unique identification number that links the batch to any sample taken;
- (b) the date or dates on which the primary supplier dispatched or imported the batch; and
- (c) the concentration of sulphur, the volume and the grade of the batch.

(5) Si le fournisseur principal expédie de sa raffinerie ou importe un lot d'essence à faible teneur en soufre, qui est ensuite combiné dans une installation, à des produits oxygénés à concentration limitée en soufre ou du butane à concentration limitée en soufre, il peut rajuster la concentration de soufre consignée pour ce lot afin de tenir compte de l'addition de ces produits oxygénés à concentration limitée en soufre ou de ce butane à concentration limitée en soufre, et utiliser la concentration rajustée au lieu de la concentration mesurée de soufre pour ce lot, pour le calcul de la moyenne de l'ensemble des lots de la raffinerie ou de la province d'importation, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il est propriétaire du lot;
- b) s'il ne s'agit pas d'une installation mobile, la raffinerie ou la source d'importation du fournisseur principal est la seule source d'essence de l'installation.

Option — autre méthode de calcul de la moyenne de l'ensemble des lots

11. (1) Le fournisseur principal qui choisit de calculer la concentration de soufre en utilisant la moyenne de l'ensemble des lots en vertu de l'article 9, peut aussi choisir, en l'indiquant dans l'avis exigé en vertu de cet article, d'utiliser une autre méthode de calcul de la moyenne, soit celle prévue au paragraphe (2), pour la période du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2004 si :

- a) il en informe le ministre;
- b) il soumet une estimation de la moyenne de la concentration de soufre, dans son essence, pondérée en fonction du volume et arrêtée à la fin de 2002, 2003 et 2004.

(2) Aux fins de calcul de la moyenne de l'ensemble des lots, l'autre méthode de calcul de la moyenne est la même que celle prévue à l'article 10, sauf que, pour la période du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2004, la période utilisée aux fins de calcul de la moyenne est celle du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2004.

(3) Malgré le sous-alinéa 4(2)(c)(i), quant aux rapports exigés en vertu de l'article 4 pour 2002 et 2003, le fournisseur principal qui a choisi, aux termes du paragraphe (1), une autre méthode de calcul de la moyenne doit présenter dans le rapport prévu au paragraphe 4(1) la concentration moyenne de soufre dans son essence, pondérée en fonction du volume au lieu de la moyenne de l'ensemble des lots, pour la période :

- a) du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2002, quant au rapport pour 2002;
- b) du 1^{er} juillet 2002 au 31 décembre 2003, quant au rapport pour 2003.

Registre de la composition

12. Le fournisseur principal doit, pour chaque lot qu'il produit ou importe et à l'égard duquel il a exercé un choix en vertu de l'article 9, consigner dans un registre les renseignements suivants et les conserver au Canada pendant les trois ans suivant leur inscription au registre :

- a) un numéro d'identification unique permettant de relier le lot à tout échantillon prélevé;
- b) la ou les dates où il a expédié ou importé le lot;
- c) la concentration du soufre ainsi que le volume et la qualité du lot.

Auditor's Reports

13. A primary supplier shall, for each refinery, blending facility and province of importation in respect of which it made an election under section 9,

- (a) have the records required under sections 5, 6 and 12 and the reports required under section 4 audited by an auditor; and
- (b) not later than May 31 of the year following the year in respect of which the audit was carried out, submit to the Minister a report, signed by the auditor, that contains
 - (i) the name and address of the primary supplier and registration number pertaining to that refinery, blending facility or province,
 - (ii) the name, address and qualifications of the auditor,
 - (iii) for each type of gasoline identified under section 5, the total volume of the gasoline and the number of batches dispatched or imported by the primary supplier,
 - (iv) the procedures followed by the auditor to assess the validity of the information required by these Regulations,
 - (v) an assessment by the auditor of the extent to which the primary supplier has complied with these Regulations throughout the year of the audit, and
 - (vi) a description of the nature and date of any inaccuracies in the records and any other deviations by the primary supplier from the requirements of these Regulations.

PART 3

COMING INTO FORCE

14. (1) These Regulations, except sections 2 to 8, section 10, subsections 11(2) and (3) and sections 12 and 13, come into force on May 1, 2002.

(2) Sections 2 to 8, section 10, subsections 11(2) and (3) and sections 12 and 13 come into force on July 1, 2002.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The goal of the *Sulphur in Gasoline Regulations* is to protect the environment and the health of Canadians. Under section 47 of the *Canadian Environmental Protection Act*, the Governor in Council has the authority to make regulations “(a) prescribing, with respect to any fuel or fuel used for any purpose, the concentration or quantity of any element, component or additive that..., if exceeded, would, on the combustion of the fuel in ordinary circumstances, result in a significant contribution to air pollution”. The Regulations limit sulphur in gasoline to an average level of 30 parts per million (ppm), with a never-to-be-exceeded maximum of 80 ppm. Low sulphur gasoline will be phased in across Canada in two stages: starting July 1, 2002, the level of sulphur in gasoline will be limited to an average level of 150 ppm; and starting January 1, 2005, the annual average level of sulphur in gasoline will be limited to 30 ppm. The Regulations also include never-to-be-exceeded limits of 300 ppm during 2004 and 80 ppm thereafter.

Rapport du vérificateur

13. Le fournisseur principal doit, pour chaque raffinerie, installation de mélange ou province d'importation à l'égard desquelles il a exercé un choix en vertu de l'article 9 :

- a) faire vérifier par un vérificateur les registres exigés aux articles 5, 6 et 12 ainsi que les rapports visés à l'article 4;
- b) présenter au ministre, au plus tard le 31 mai suivant l'année visée par la vérification, un rapport signé par le vérificateur qui contient les renseignements suivants :
 - (i) les nom et adresse du fournisseur principal et le numéro d'enregistrement relatif à cette raffinerie, installation de mélange ou province d'importation,
 - (ii) les nom, adresse et titres de compétence du vérificateur,
 - (iii) pour chaque type d'essence désigné conformément à l'article 5, le volume total d'essence et le nombre de lots expédiés ou importés par le fournisseur principal,
 - (iv) les méthodes utilisées par le vérificateur pour déterminer la validité des renseignements exigés par le présent règlement,
 - (v) l'évaluation du vérificateur indiquant dans quelle mesure le fournisseur principal s'est conformé au présent règlement au cours de l'année visée par la vérification,
 - (vi) la nature et la date de toute inexactitude relevée dans les registres du fournisseur principal et de tout autre manquement de sa part aux exigences du présent règlement.

PARTIE 3

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. (1) Le présent règlement, sauf les articles 2 à 8, l'article 10, les paragraphes 11(2) et (3) et les articles 12 et 13, entre en vigueur le 1^{er} mai 2002.

(2) Les articles 2 à 8, l'article 10, les paragraphes 11(2) et (3) et les articles 12 et 13 entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le but du *Règlement sur le soufre dans l'essence* est de protéger l'environnement et la santé des Canadiens et Canadiennes. En vertu de l'article 47 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, le gouverneur en conseil est autorisé à régler « a) en ce qui concerne la quantité ou la concentration de tout élément, composant ou additif dans un combustible (...), fixer le seuil au-delà duquel la combustion de celui-ci dans des conditions normales contribuerait sensiblement à la pollution atmosphérique ». Le règlement limite la teneur en soufre de l'essence à une moyenne de 30 parties par million (ppm) et à un maximum à ne jamais dépasser de 80 ppm. L'introduction de l'essence à faible teneur en soufre au Canada se fera en deux étapes : à compter du 1^{er} juillet 2002, la teneur en soufre de l'essence sera limitée à 150 ppm en moyenne; à compter du 1^{er} janvier 2005, la moyenne annuelle de la teneur en soufre de l'essence sera limitée à 30 ppm. Le règlement comprend aussi des limites à ne jamais dépasser de 300 ppm en 2004 et 80 ppm par la suite.

The phased-in approach addresses the issue of air quality in two steps. The 30 ppm limit in 2005 will achieve significant environmental and health benefits. This final limit will also enable the emission control technologies of low-emission vehicles to achieve their designed emission reduction performance. The interim step of 150 ppm results in meaningful benefits in the short-term. The phase-in provides the petroleum refining industry with the opportunity to spread out investment expenditures over several years and take advantage of potential future lower cost sulphur reduction technology. Flexibility to industry is enhanced by permitting primary suppliers to elect to meet the 150 ppm average limit for each of three periods (i.e. July to December 2002, all of 2003 and all of 2004) or for the entire 30 months that comprise the interim period.

This added degree of flexibility could reduce costs to industry. The phase-in is similar to the approach being used in Europe and the 150 ppm limit is approximately the same as the sulphur levels that will result for U.S. reformulated gasoline (RFG). As Europe is the principal source of Canadian gasoline imports, the level and timing specified in the Regulations provides independent marketers with a wider range of supply choices and, therefore, the ability to compete more effectively. Finally, flexibility to all suppliers is provided by the option to use pool averages (i.e. the average sulphur level for all gasoline produced at a facility or imported into a province from outside Canada). This innovative concept provides operational flexibility to regulatees and the opportunity to minimize investments while achieving the benefits of low sulphur levels. However, it also causes the administration of the provisions of the Regulations to be more complicated.

The *Sulphur in Gasoline Regulations* will protect the health of Canadians and the environment. The science is clear: gasoline with high sulphur levels significantly contributes to air pollution. Sulphur in gasoline causes increased emissions of sulphur dioxide and sulphate particles from vehicles. High sulphur levels also interfere with the performance of vehicle pollution control systems and this results in higher emissions of other gaseous pollutants. By introducing lower sulphur gasoline throughout Canada, the Regulations will ensure that significant environmental benefits are realized from the more efficient operation of current and future vehicle emissions control technologies.

Problem Definition

Sulphur occurs naturally in crude oil. Its level in fuel products depends on the source of the crude oil and on the extent to which it is removed during the refining process. High sulphur levels increase emissions of a number of pollutants from vehicles and contribute significantly to air pollution.

While emissions of some pollutants have declined over the past two decades, air pollution continues to be one of Canada's priority environmental and health challenges. Many programs have been put in place to address air pollution, such as the Acid Rain and Smog programs.

Emissions of pollutants from gasoline-powered vehicles cause significant harm to the health of Canadians and to the

L'approche vise à s'attaquer aux problèmes de qualité de l'air en deux étapes. La norme de 30 ppm en 2005 atteint un niveau considérable d'avantages pour l'environnement et la santé. Cette limite permet aussi aux technologies de réduction des émissions des véhicules produisant peu d'émissions d'atteindre leur niveau de performance prévue. L'étape intérimaire de 150 ppm procure des avantages considérables à court terme. L'approche par étape donne l'occasion à l'industrie pétrolière de répartir les dépenses entre plusieurs années et prendre avantage des technologies de réduction moins coûteuses du futur. Une plus grande souplesse est accordée à l'industrie en permettant aux fournisseurs principaux de choisir de se soumettre à la limite moyenne de 150 ppm pour chacune des trois périodes (c.-à-d., juillet à décembre 2002, toute l'année 2003 et toute l'année 2004) ou pour la période intérimaire entière de 30 mois.

Ce degré de flexibilité additionnel pourrait réduire les coûts de l'industrie. L'approche est semblable à la façon dont l'Europe s'y prend pour réduire le soufre dans l'essence. De plus, la teneur en soufre de 150 ppm est à peu près la même que celle requise pour l'essence reformulée (RFG) des États-Unis. Comme l'Europe est la source principale des importations d'essence au Canada, la teneur et l'échéancier spécifiés au règlement permettent aux distributeurs indépendants de bénéficier d'un choix plus grand de sources d'approvisionnement, et donc, la possibilité de faire compétition plus efficacement. Enfin, tous les fournisseurs jouissent d'une flexibilité de conformité par l'usage d'une moyenne de l'ensemble des lots (c.-à-d., la teneur moyenne de toute l'essence produite dans une installation ou importée de l'extérieur du Canada). Ce concept innovateur permet la flexibilité d'exploitation aux parties réglementées et l'occasion de réduire au minimum les investissements tout en réalisant les avantages des basses teneurs en soufre. Cependant, cela augmente aussi la complexité de l'application du règlement et de ses exigences.

Le *Règlement sur le soufre dans l'essence* protégera la santé des Canadiens et Canadiennes et leur environnement. Les résultats de recherches scientifiques indiquent clairement que l'essence contenant une teneur élevée en soufre contribue grandement à la pollution atmosphérique. Le soufre accroît les émissions de dioxyde de soufre et de particules de sulfate des véhicules. Des concentrations de soufre trop élevées réduisent aussi le rendement des systèmes antipollution des véhicules, augmentant ainsi les émissions d'autres polluants gazeux. L'introduction de l'essence à plus basse teneur en soufre par tout le Canada permet de réaliser les avantages environnementaux considérables du rendement amélioré des technologies de contrôle des émissions des véhicules dans le présent comme dans le futur.

Description du problème

Le soufre est une composante naturelle du pétrole brut. Sa teneur dans les carburants dépend de la source du brut et de la réduction de sa teneur au cours du procédé de raffinage. Les hautes teneurs en soufre augmentent les échappements d'un nombre de polluants des véhicules automobiles et contribuent grandement à la pollution de l'air.

Bien que les émissions de certains polluants aient diminué au cours des vingt dernières années, la pollution atmosphérique demeure un des problèmes prioritaires d'environnement et de santé au Canada. De nombreux programmes visant à réduire la pollution, dont des programmes de lutte contre les précipitations acides et le smog, ont été mis en oeuvre.

Les émissions de polluants provenant des véhicules alimentés à l'essence sont la cause de dommages considérables à la santé des

environment. The combustion of gasoline is by far the largest national emission source of the combination of sulphur dioxide, sulphates, nitrogen oxides, volatile organic compounds and carbon monoxide. These emissions occur where people live and work, and are more acute in areas of high population density.

In cooperation with provincial governments, the federal government is putting in place a comprehensive and stringent cleaner vehicles and fuels program to reduce harmful emissions from vehicles. Actions to date include federal new vehicle emission standards, federal low sulphur diesel regulations and low benzene in gasoline regulations, British Columbia's gasoline and diesel fuel regulations, provincial requirements to reduce Reid vapour pressure (RVP) in Ontario and Quebec, and inspection and maintenance (I/M) programs in British Columbia and Ontario.

Reducing the level of sulphur in gasoline is an integral and important component of the cleaner vehicles and fuels program. A lower level of sulphur in gasoline will directly decrease vehicle emissions of sulphur-related air pollutants (SO₂, sulphate particulates) and will reduce other gaseous vehicle pollutants, such as carbon monoxide (CO), nitrogen oxides (NO_x), volatile organic compounds (VOCs), and benzene, by enabling vehicle pollution control systems to function more efficiently. The resulting lower levels of air pollution will improve the health of Canadians.

Emissions from vehicles are primarily a function of vehicle technology and the properties of the fuels. Canada has already introduced new national vehicle emissions standards that are among the most stringent in the world. Motor vehicle manufacturers have made considerable progress over the past two decades towards increasing the efficiency of the combustion process and improving emission control systems. As part of the Cleaner Vehicles and Fuels program, the federal government has already put in place stringent vehicle emission standards and has initiated a process to develop a Low Emission Vehicle program. Fuels are now becoming more of an issue in the challenge to reduce vehicle emissions. Without low sulphur gasoline, vehicles will emit higher levels of pollutants than their designed intent or capability, thereby reducing the potential benefits of advanced vehicle technology. Moreover, the absence of low sulphur gasoline could be a barrier to the introduction of some new high efficiency engine technologies that are likely to be an important component of Canada's efforts to control its greenhouse gas emissions.

Sulphur Levels in Canada and Other Jurisdictions

Canadian gasoline has an average sulphur content of 350 ppm, one of the highest levels in the world. While the national average has remained fairly constant over the past four years, since 1988, the average sulphur level in gasoline has increased by approximately 40% (from 250 ppm to 350 ppm). There are notable regional differences within the country. In 1998, sulphur in gasoline in Ontario averaged 530 ppm while the other regions of Canada averaged between 240 and 360 ppm. Since 1988, the average sulphur level in Ontario gasoline has increased by approximately 140%.

According to a 1996 survey of average international gasoline sulphur levels conducted by Solomon Associates Inc., France and

Canadiens et à l'environnement. La combustion de l'essence est, de loin, la plus importante source canadienne d'émissions combinées de dioxyde de soufre, de sulfates, d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils et de monoxyde de carbone au Canada. Ces émissions se produisent là où les gens vivent et travaillent, et sont plus concentrées dans les zones plus densément peuplées.

De concert avec les provinces, le gouvernement du Canada est à mettre en place un programme global et rigoureux relatif aux carburants et aux véhicules afin de réduire les émissions nocives. Parmi les mesures prises jusqu'à présent, on compte des normes fédérales sur les émissions des nouveaux véhicules, les règlements fédéraux sur le soufre dans le carburant diesel et le benzène dans l'essence, le règlement sur l'essence et le carburant diesel de la Colombie-Britannique, les exigences de réduction de la tension de vapeur Reid (TVR) en Ontario et au Québec, et les programmes d'inspection et entretien (I/E) de la Colombie-Britannique et de l'Ontario.

La réduction du soufre dans l'essence est un élément essentiel et intégral du programme des véhicules et carburants moins polluants. Une teneur plus basse de soufre dans l'essence réduit directement les émissions de polluants des véhicules reliés au soufre (SO₂, particules de sulfate) et réduira d'autres polluants gazeux émis par les véhicules, notamment le monoxyde de carbone (CO), les oxydes d'azote (NO_x), les composés organiques volatils (COV) et le benzène, en permettant un meilleur rendement des systèmes antipollution. La santé des Canadiens sera améliorée par la réduction des niveaux de pollution de l'air.

Les émissions des véhicules sont surtout le résultat de la technologie employée et des caractéristiques des carburants. Le Canada a déjà établi des normes nationales concernant les émissions des nouveaux véhicules qui comptent parmi les plus sévères au monde. Au cours des vingt dernières années, les fabricants de véhicules automobiles ont considérablement augmenté le rendement du processus de combustion et amélioré les systèmes antipollution. Dans le programme des véhicules et carburants moins polluants, le gouvernement fédéral a déjà implanté des normes très sévères pour les émissions des véhicules et a initié un processus pour formuler un programme de véhicules produisant peu d'émissions. En ce qui touche la réduction des émissions des véhicules, les carburants deviennent un facteur de plus en plus important. Sans l'essence à faible teneur en soufre, ces véhicules seront plus polluants que leur niveau de conception et leur capacité, réduisant ainsi les avantages potentiels des technologies avancées. De plus, l'absence d'essence à faible teneur en soufre pourrait empêcher l'introduction de nouveaux moteurs à technologie de haut rendement qui pourraient s'avérer une importante composante de l'effort du Canada dans le contrôle des émissions de gaz d'effet de serre.

Les niveaux de soufre au Canada et dans les autres juridictions

Au Canada, la teneur moyenne en soufre de l'essence est une des plus élevées au monde : 350 ppm. Même si la moyenne nationale est demeurée plus ou moins constante durant les quatre dernières années, le niveau moyen de soufre dans l'essence a augmenté d'environ 40 % (de 250 ppm à 350 ppm) depuis 1988. On relève de grandes différences selon les régions du pays. En 1998, la teneur moyenne s'élevait à 530 ppm en Ontario tandis qu'elle était de 240 à 360 ppm ailleurs au Canada. Depuis 1988, le niveau moyen de soufre dans l'essence en Ontario a augmenté d'environ 140%.

Selon un sondage de la firme Solomon Associates Inc., fait en 1996, et adressant les teneurs en soufre moyennes de l'essence au

Latin America have sulphur levels higher than Canada (about 430 ppm and 600 ppm respectively). The United States and Britain have average levels somewhat lower than Canada (about 310 ppm and 340 ppm respectively), while the rest of Europe, Asia (excluding Japan) and Australia have average levels considerably lower than Canada (160 to 230 ppm).

Other jurisdictions have or will require low sulphur gasoline. Presently, Japan and California have low sulphur (30 ppm average) gasoline, and the European Union has recently set a similar requirement (50 ppm maximum) to come into effect in 2005 (with an interim step of 150 ppm maximum in 2000). On May 1, 1999, the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) announced a proposal that would require U.S. refiners to meet an average sulphur level of 30 ppm by 2004. The proposal, announced in conjunction with a proposed rule making on national Tier 2 vehicle emission standards, includes provisions for averaging and the banking and trading of sulphur credits.

It is clear that reducing the sulphur content of gasoline will contribute to improving air quality in Canada, particularly in urban areas, thereby reducing the adverse health and environmental impacts associated with emissions from vehicles. This will be achieved by both the cleaner characteristics of the fuel and the improved operational efficiency of vehicle pollution control systems. Moreover, there has been a steady increase in the levels of sulphur in gasoline in specific regions of Canada. Action to limit the level of sulphur in gasoline will arrest this trend. Finally, there is considerable effort in various jurisdictions internationally to reduce sulphur levels in gasoline. The introduction of a lower level of sulphur in gasoline will align Canadian requirements with those in a number of other developed countries.

The Petroleum Industry — Overview

The Canadian petroleum products industry is comprised of petroleum refining, product distribution and marketing operations. Thirteen companies operate 22 refineries in Canada, 18 of which produce gasoline. Gasoline and other petroleum products are sold through a distribution network consisting of about 15,000 retail outlets.

Gasoline is the principal source of fuel for road transportation. In 1997, the total demand for gasoline in Canada exceeded 36 billion litres. The petroleum products industry employs over 150,000 people, with approximately 13,000 working in refineries and the remainder in product distribution and marketing operations. Each refinery job has been estimated to generate up to seven jobs in associated industries, while one to two jobs are created for every distribution and retail job. The export of petroleum products is a contributor to Canada's favourable balance of trade. The financial performance of the industry has recently improved following a period of low rates of return in the early part of the decade.

In 1998, imported gasoline accounted for 6% of domestic supply. Shipments from Europe accounted for 100% of the gasoline imported into Quebec and Atlantic Canada, and 38% of the gasoline imported into Ontario. Imports from western United States accounted for all of the imports into British Columbia and the Prairies.

niveau international, la France et l'Amérique latine ont des niveaux de soufre plus élevés que le Canada (environ 430 ppm pour l'une et 600 ppm pour l'autre). Les États-Unis et la Grande-Bretagne ont des niveaux moyens plus ou moins inférieurs au Canada (310 ppm et 340 ppm respectivement). Le reste de l'Europe, l'Asie (excluant le Japon) et l'Australie ont des niveaux moyens considérablement plus bas que le Canada (160 à 230 ppm).

D'autres juridictions ont de l'essence à faible teneur en soufre ou l'exigeront bientôt. Le Japon et la Californie ont présentement de l'essence à faible teneur en soufre (30 ppm), et l'Union européenne a récemment établi une exigence semblable (50 ppm maximum) qui entrera en vigueur en 2005 (avec une étape intermédiaire d'un maximum de 150 ppm en 2000). Le 1^{er} mai 1999, l'agence de protection environnementale (EPA) a annoncé une proposition de règlement qui requerrait que les raffineurs rencontrent, pour l'an 2004, une norme de soufre de 30 ppm ou moins. Cette proposition, annoncée conjointement avec une proposition de règlement sur les normes d'émissions nationales des véhicules de catégorie Tier 2, inclut des dispositions permettant l'utilisation de moyennes ainsi que l'accumulation et l'échange de crédits sur le niveau de soufre.

Il est clair qu'une réduction de la concentration de soufre dans l'essence peut améliorer la qualité de l'air, particulièrement en région urbaine, et mener à une réduction de l'impact néfaste des émissions des véhicules sur la santé et l'environnement. Ceci résulte des caractéristiques moins polluantes du carburant et du rendement amélioré des systèmes antipollution des véhicules. De plus, les teneurs en soufre de l'essence ont augmenté de façon soutenue dans certaines régions du Canada. Cette tendance sera freinée par l'effort de réduction de la teneur en soufre de l'essence. Enfin, des efforts considérables sont déployés dans d'autres juridictions au niveau international pour réduire le soufre dans l'essence. L'implantation d'une teneur en soufre réduite de l'essence ajuste la norme canadienne à celles d'un nombre d'autres pays développés.

L'industrie pétrolière — Aperçu

L'industrie canadienne des produits pétroliers comprend le raffinage du pétrole, la distribution du produit et le marketing. Au Canada, 13 compagnies exploitent 22 raffineries dont 18 produisant de l'essence. L'essence et d'autres produits pétroliers sont vendus dans le cadre d'un réseau de distribution composé d'environ 15 000 détaillants.

L'essence est la source principale de carburant pour le transport routier. En 1997, la demande totale au Canada dépassait 36 milliards de litres. L'industrie des produits pétroliers emploie plus de 150 000 personnes, dont environ 13 000 travaillant dans les raffineries et le reste dans la distribution des produits et le marketing. On estime que chaque emploi dans les raffineries génère jusqu'à sept emplois dans les industries associées, alors que l'on crée un ou deux emplois pour chaque emploi au niveau de la distribution et du détail. L'exportation des produits pétroliers contribue à l'excédent de la balance commerciale du Canada. La performance financière de l'industrie s'est améliorée récemment à la suite d'une période de faible rendement au début de la décennie.

En 1998, l'approvisionnement des besoins canadiens en essence comportait 6 % d'essence importée. L'essence importée d'Europe constituait 100 % des volumes importés au Québec et dans les provinces de l'Atlantique et 38 % de ceux pour l'Ontario. Toute l'essence importée en Colombie-Britannique et dans les provinces des Prairies provenait de l'ouest des États-Unis.

Major petroleum producers and importers voluntarily comply with standards developed by the Canadian General Standards Board (CGSB). As well, both the federal and provincial governments regulate fuels. Gasoline and other vehicle fuels are currently subject to the following federal regulations:

- The *Fuels Information Regulations No. 1* (1978) require fuel producers to report the sulphur content and the types of additives in liquid fuels;
- The *Gasoline Regulations* (1990) establish limits on lead and phosphorous contents for both leaded and unleaded gasoline;
- The *Contaminated Fuels Regulations* (1991) prohibit the import or export of contaminated fuels, except for lawful destruction, disposal or recycling;
- The *Diesel Fuel Regulations* (1997) prohibit the production, import and sale of on-road diesel fuel with a sulphur content exceeding the specified fuel characteristics; and,
- The *Benzene in Gasoline Regulations* (1997) require reduced levels of benzene in gasoline effective July 1, 1999.

Many provinces have limits on summer gasoline volatility as measured by Reid vapour pressure (RVP).

In late 1995, British Columbia adopted Regulations that require the use of deposit control additives in gasoline, reduce benzene and RVP, and limit gasoline formulations to control nitrogen oxides (NOx) and toxics emissions. The Regulations will be phased in between 1996 and 2001. The B.C. regulations limit sulphur in gasoline to an annual average of 150 ppm in Southern B.C. effective January 1, 1999, and 200 ppm throughout the rest of the province effective January 1, 2000. Those Regulations include an option for suppliers to meet an emissions performance-based standard based on NOx and toxics instead of the sulphur limits.

Effective April 1, 1995, only low-sulphur diesel fuel can be sold for on-road use in British Columbia.

Competitiveness

Canadian refineries are price takers with respect to both crude purchases and product sales. Canadian wholesale prices are strongly influenced by U.S. and European prices. Accordingly, refinery margins and company profits are heavily influenced by access to low-cost feedstocks, the ability to process inexpensive heavy sour crude, economies of scale, the control of operating costs and competition from imported products.

Competitive pressures and subsequent rationalization have affected both the production and distribution components of the industry. Since 1980, 14 of 36 refineries in Canada have closed. This has led to increased refinery utilization rates on a scale comparable with facilities in the northern United States. However, continued competitive pressures and technological advancement

Les gros producteurs et importateurs de pétrole respectent volontairement les normes élaborées par l'Office des normes générales du Canada (ONGC). De même, les gouvernements fédéral et provinciaux réglementent les carburants. L'essence et les autres carburants pour véhicules font l'objet des règlements fédéraux suivant :

- le *Règlement sur l'information relative aux combustibles* (1978) exige que les producteurs de combustibles rendent compte de la teneur en soufre et des types d'additifs présents dans les carburants liquides;
- le *Règlement sur l'essence* (1990) fixe des limites à la teneur en plomb et en phosphore de l'essence avec et sans plomb;
- le *Règlement sur les combustibles contaminés* (1991) interdit l'importation ou l'exportation de combustibles contaminés, sauf aux fins de destruction, d'élimination ou de recyclage légal;
- le *Règlement sur le carburant diesel* (1997) interdit la production, l'importation et la vente des carburants diesels pour usage routier dont la teneur en soufre dépasse les caractéristiques spécifiques de ce carburant;
- le *Règlement sur le benzène dans l'essence* (1997) exige une réduction du niveau de benzène dans l'essence à compter du 1^{er} juillet 1999.

De nombreuses provinces ont fixé des limites à la volatilité de l'essence en été. Cette volatilité est mesurée par la tension de vapeur Reid (TVR).

À la fin de 1995, la Colombie-Britannique a adopté un règlement exigeant l'utilisation d'additifs de contrôle des dépôts dans l'essence, la réduction du benzène et du TVR et limitant les formulations d'essence afin de contrôler les émissions d'oxyde d'azote (NOx) et de substances toxiques. Le règlement entre progressivement en vigueur entre 1996 et 2001. Le règlement limite le soufre dans l'essence à une moyenne annuelle de 150 ppm pour le sud de la province, à compter du 1^{er} janvier 1999, et à 200 ppm pour le reste de la province, à compter du 1^{er} janvier 2000. Ce règlement inclut l'option pour un fournisseur de se conformer à la norme sur la base d'une performance d'émissions d'oxyde d'azote et de substances toxiques au lieu d'une limite de soufre.

Aussi, depuis le 1^{er} avril 1995, seul le carburant diesel à faible teneur en soufre peut être vendu pour usage routier en Colombie-Britannique.

Compétitivité

Les raffineries canadiennes sont des preneurs de prix en ce qui concerne les achats de pétrole brut et la vente des produits. Les prix de gros canadiens sont très influencés par les prix américains et européens, ajustés pour tenir compte des coûts de transport. Par conséquent, les marges des raffineries et les profits des compagnies sont largement influencés par l'accès à des stocks d'alimentation à faible coût, la capacité de raffiner du pétrole brut lourd peu coûteux à haute teneur en soufre, les économies d'échelle, la maîtrise des coûts d'exploitation et la concurrence des produits importés.

Les pressions concurrentielles et la rationalisation qui en découle ont touché à la fois les aspects production et distribution de l'industrie. Depuis 1980, 14 des 36 raffineries canadiennes ont fermé leurs portes. Cela a mené à des taux d'utilisation accrues des raffineries sur une échelle comparable aux installations du nord des États-Unis. Mais les pressions concurrentielles et les progrès

may lead to further rationalization of gasoline production and supply in Canada in the near future.

Environmental challenges are an important factor in the future of the petroleum industry. Future environmental requirements are anticipated to be more numerous and costly. However, analysis by Industry Canada suggests that, on a unit basis, Canadian refiners' environmental costs are less than those in the United States by a factor of two to three. The same work also indicates that environmental costs which affect product specifications are more likely to be recoverable in the marketplace than environmental costs needed for local site operations. This is due to the fact that all refiners, domestic and foreign, would be required to meet fuel specification requirements.

A 30 ppm sulphur in gasoline requirement will have variable impacts on the competitiveness of Canada's refineries. A consultant's report prepared for the Cost and Competitiveness Assessment Panel estimated that 3 to 4 refineries may have their economic viability threatened if 30 ppm gasoline is required in Canada. However, the same report stated that a small number of refineries will actually increase their profit margins under the same circumstances.

As part of its comments on the proposed *Sulphur in Gasoline Regulations*, the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) submitted the executive summary of a draft consultant's report that discussed the potential competitiveness implications of the Regulations. The draft consultant's report suggested that from 2 to 6 refineries could be threatened by the Regulations. The consultant expressed the opinion that "...if Canadian and U.S. sulphur gasoline regulations are harmonized, the risk of refinery shutdowns and lost jobs could be greatly reduced".

An important competitiveness consideration is the level of environmental requirements for gasoline in Canada versus those in the United States. The United States currently has a regional patchwork of gasoline standards that address various environmental specifications such as oxygenates, vapour pressure, toxics, and the emissions of hydrocarbons and nitrogen oxides. These requirements place restrictions on the environmental quality of gasoline exported from Canada to the U.S. While Canada currently has requirements for the environmental quality of gasoline (e.g. maximum lead content), in practice our requirements do not impede imports of unleaded gasoline into Canada. This situation will change on July 1, 1999, when Canada's *Benzene in Gasoline Regulations* come into effect.

Disruption of the gasoline supply and demand balance will be minimized if other jurisdictions introduce similar requirements for sulphur in gasoline. The European Union, Canada's largest source of imported gasoline, recently announced that it will establish a maximum level of sulphur in gasoline of 150 ppm starting in 2000 and 50 ppm (i.e. approximately equivalent to the 30 ppm average sulphur option) starting in 2005. To support the interests of Canadian gasoline producers and importers, Canada will encourage the U.S. EPA to adopt requirements for low sulphur gasoline on a similar timetable as Canada.

technologiques pourraient entraîner une nouvelle rationalisation de la production et de l'approvisionnement de l'essence au Canada dans un avenir rapproché.

Les enjeux environnementaux sont un facteur important pour l'avenir de l'industrie du pétrole. On prévoit que les nouvelles exigences dans ce domaine seront encore plus nombreuses et plus coûteuses. Mais l'analyse réalisée par Industrie Canada porte à croire que, sur une base unitaire, les coûts environnementaux des raffineries canadiennes sont moins élevés que ceux des États-Unis, par un facteur de deux à trois. Cette même analyse indique également que les coûts environnementaux qui influencent les spécifications du produit sont plus susceptibles d'être recouverts sur le marché que les coûts environnementaux nécessaires à l'exploitation locale. Cela est dû au fait que tous les raffineurs, canadiens et étrangers, devraient respecter les exigences relatives aux spécifications du carburant.

L'exigence d'une teneur en soufre de 30 ppm dans l'essence aura des incidences variables sur la compétitivité des raffineries canadiennes. Le rapport sur la compétitivité, préparé par un consultant pour le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité, estime que 3 à 4 raffineries pourraient voir leur viabilité économique menacée si l'essence à 30 ppm de soufre est exigée au Canada. Cependant, le même rapport indique que certaines raffineries vont, en fait, augmenter leur marge de profit dans les mêmes circonstances.

Dans ses commentaires sur l'ébauche du *Règlement sur le soufre dans l'essence*, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a inclus le résumé d'une ébauche de rapport produit par un consultant qui adresse les incidences potentielles du règlement sur la compétitivité. Cette ébauche suggérait que de deux à six raffineries seraient mises à risque par le règlement. Le consultant exprimait l'opinion que « ... les risques de fermeture de raffineries et de pertes d'emplois seraient grandement réduits par l'harmonisation des règlements canadien et américain concernant le soufre dans l'essence ».

La comparaison des exigences environnementales du Canada envers l'essence à celles des États-Unis constitue un aspect important de la compétitivité. Les États-Unis ont présentement une variété régionale de normes qui adressent diverses questions environnementales telles que les produits oxygénés, la tension de vapeur, les substances toxiques, et les émissions d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote. Ces exigences entraînent des restrictions sur la qualité environnementale de l'essence exportée du Canada vers les É.-U. Bien que le Canada ait présentement des exigences sur la qualité environnementale de l'essence (par ex. le niveau maximum de plomb), en pratique, ces exigences ne restreignent pas l'importation de l'essence sans plomb au Canada. L'entrée en vigueur du *Règlement sur le benzène dans l'essence* du Canada à compter du 1^{er} juillet 1999 changera cette situation.

L'équilibre entre l'offre et la demande de l'essence sera moins perturbé si les autres intervenants adoptent des exigences semblables en ce qui a trait à la teneur en soufre de l'essence. L'Union européenne, principale source d'essence importée au Canada, a récemment annoncé qu'elle limitera la teneur maximale en soufre de l'essence à 150 ppm à compter de l'an 2000 et à 50 ppm (c.-à-d. une valeur à peu près équivalente à l'option prévoyant l'établissement d'une teneur moyenne de 30 ppm) à compter de 2005. Prenant en considération les préoccupations des raffineurs et des importateurs d'essence canadiens, le Canada entend encourager l'EPA des États-Unis à adopter des exigences limitant la teneur en soufre de l'essence selon un échéancier comparable au sien.

Background

On November 8, 1994, the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) established the Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels, co-chaired by the federal Department of the Environment and the British Columbia Ministry of Environment, Lands and Parks, to develop options and recommendations on a national approach to new vehicle emission and efficiency standards and fuel formulations for Canada, recognizing regional and urban realities.

In October 1995, the Task Force made recommendations to the CCME. One recommendation was that:

“Environment Canada, in consultation with provinces and stakeholders, lead in the development and implementation of a regulated minimum national standard for gasoline, ...”

With respect to sulphur requirements, the parameters of the national standard for gasoline set out by the CCME include:

“A future level of sulphur should be based on the lower of: [emphasis added]

(a) recommendations that might be forthcoming from auto and oil industry studies which are aimed at setting the sulphur levels in gasoline to provide fuels compatible with low emission vehicle technologies. Recommendations in this regard should be provided by industry no later than November 1, 1996, or

(b) assessments to be undertaken by Environment Canada in consultation with provinces and stakeholders during 1996 to set a cost-effective limit for sulphur in gasoline taking into account associated health and environmental benefits. Based on work done to date on costs, cost effectiveness and benefits, a sulphur level under 200 ppm appears to be warranted. Further work is required to set a specific number.

The final sulphur limit should become effective not later than January 1, 2000. The actual limit and implementation date should be determined by no later than January 1, 1997 to enable construction of facilities to proceed on time. As an interim measure, the 1994 Canadian average of 360 ppm should be maintained, starting January 1, 1997.”

In 1996 and 1997, a fact-finding process on sulphur in fuels was directed by a multi-stakeholder Steering Committee consisting of representatives from the petroleum refining and automotive industry associations, other federal departments, one environmental group, and several provinces. This process was carried out by Expert Panels of recognized professionals representing divergent views and interests and by consultants proficient in appropriate fields. The memberships of the expert panels were reviewed and approved by all Steering Committee representatives. The work of the three Expert Panels was coordinated by the Chair of Studies, Dr. David Johnston, Centre for Medicine Ethics and Law, McGill University.

Contexte

Le 8 novembre 1994, le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) a mis sur pied le Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants, coprésidé par Environnement Canada et le ministère de l'Environnement, des Terres et des Parcs de la Colombie-Britannique. Ce groupe était chargé d'élaborer des options et des recommandations au sujet d'une approche nationale relative à des normes d'émissions et de rendement des nouveaux véhicules et la formulation des carburants au Canada, en tenant compte des réalités régionales et urbaines.

En octobre 1995, le rapport du Groupe d'étude fut sanctionné par le CCME. Une de ses recommandations se lit comme suit :

« Il est recommandé qu'Environnement Canada, en consultation avec les provinces et les intervenants, prenne l'initiative d'élaborer et de mettre en application une norme nationale réglementée pour l'essence, ... »

En regard des exigences sur le soufre, les paramètres de la norme nationale pour l'essence établie par le CCME incluent :

« La future teneur en soufre de l'essence devrait être la moindre [importance ajoutée] des deux valeurs suivantes :

a) celle découlant des études entreprises par les industries automobile et pétrolière afin de déterminer la teneur en soufre de l'essence qui permettrait de rendre les carburants compatibles avec les technologies installées dans les véhicules produisant peu d'émissions. Des recommandations à cet égard devraient être formulées par l'industrie au plus tard le 1^{er} novembre 1996;

b) celle découlant des évaluations à entreprendre en 1996 par Environnement Canada, de concert avec les provinces et les intervenants, afin d'établir une limite de teneur en soufre dans l'essence qui serait efficace par rapport aux coûts et qui tiendrait compte des avantages qui en résulteraient pour la santé et l'environnement. À la lumière des études effectuées jusqu'à présent sur les coûts, la rentabilité et les avantages, une teneur en soufre inférieure à 200 ppm semble justifiée. D'autres études sont nécessaires pour préciser cette teneur.

La norme définitive relative à la teneur en soufre devrait être en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier de l'an 2000. Cette norme ainsi que la date de son entrée en vigueur devraient être déterminées au plus tard le 1^{er} janvier 1997 pour que les installations nécessaires puissent être construites en temps voulu. Dans l'intervalle, on devrait s'en tenir à la moyenne annuelle canadienne pour 1994, soit 360 ppm, à compter du 1^{er} janvier 1997. »

En 1996 et 1997, un comité directeur multi-partite, composé de représentants des associations de l'industrie du pétrole et de l'industrie automobile, des autres départements gouvernementaux, d'un groupe d'intérêts sur l'environnement, et des provinces, a dirigé les efforts de recherches des faits pertinents. Ce processus fut exécuté par des Groupes d'experts ayant des professionnels reconnus comme membres représentants des points de vue et des intérêts divergents et par des consultants experts en la matière dans des champs d'action connexes. Les membres des groupes d'experts furent approuvés par tous les participants du Comité directeur. Le travail des trois Groupes d'experts fut coordonné par le Président des études, le Docteur David Johnson, du Centre de l'Éthique et du droit en médecine de l'Université McGill.

Three Expert Panels were established to complete this fact-finding exercise. The expert panels were requested to gather and report factual information on:

- emissions from vehicles resulting from the sulphur content of gasoline and diesel, and the impact of those emissions on ambient concentrations;
- the effect of the ambient concentrations on the health of Canadians and their environment, and the value of avoiding those adverse effects; and,
- the cost to Canadian refiners of potential reductions of the sulphur content of gasoline and diesel, and the impact on the competitiveness of the industry.

The three panels focused their attention on six sulphur in gasoline and three sulphur in diesel scenarios (all assumed to be effective January 1, 2001).

The refining industry played a key role in participating on and funding two-thirds of the cost of the additional studies carried out during 1996 and 1997. The final reports on emission reduction, atmospheric effects and associated health benefits represent the consensus of independent expert panels. Those reports and the consultants' two reports on the cost and competitiveness implications for the refining industry were accepted by the Steering Committee.

In parallel with the fact-finding process, the Vehicle/Fuels Compatibility Task Group, consisting of representatives from the federal government and the automobile manufacturing and oil industries, was established to:

- address the effect of sulphur in gasoline on the emission control and monitoring technologies, including on-board diagnostics (OBD II), of low-emission vehicles (LEVs) and the ability of low-emission vehicles to meet compliance standards; and,
- consider the effects of sulphur in gasoline on the "in-use" emission performance of low-emission vehicles.

The Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel (GWG) was subsequently initiated and tasked by Environment Canada in mid-1997 to analyze the expert panel reports and develop recommendations as to the appropriate levels of sulphur in gasoline and diesel. Chaired by Environment Canada, the GWG consisted of representatives from four other federal departments (Health Canada; Industry Canada; Transport Canada; and Natural Resources Canada) and all provincial governments, except the Northwest Territories.

The GWG based its deliberations primarily on the work of the expert panels and the fact-finding group on vehicle/fuel compatibility, but also considered relevant additional information. During its deliberations, the GWG assessed options which were not the same as the scenarios initially reviewed by the expert panels. This required a degree of re-aggregation of the information from the expert panels. Additional analysis was also done to permit the comparison of the benefits and costs estimates for the options under consideration.

The methodologies employed by the GWG to repackage the findings of the expert panels and supplemental studies can be found in Section 5 and Appendix A of the *Final Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel* (July 14, 1998).

Trois groupes d'experts furent établis pour compléter l'exercice de recherche des faits. Les groupes d'experts ont été chargés de réunir et de présenter l'information factuelle concernant :

- les émissions des véhicules attribuables au soufre contenu dans l'essence et le carburant diesel, et l'impact de ces émissions sur les concentrations dans l'air ambiant;
- les conséquences des concentrations dans l'air ambiant pour la santé des Canadiens et leur environnement, et la valeur des effets négatifs évités;
- le coût pour les raffineurs canadiens des réductions potentielles de la teneur en soufre de l'essence et du carburant diesel, et l'impact sur la compétitivité de l'industrie.

Les trois groupes d'experts ont concentré leur attention sur six scénarios pour le soufre dans l'essence et trois cas d'étude pour le soufre dans le carburant diesel (en assumant qu'ils seraient en place à compter du 1^{er} janvier 2001).

L'industrie du raffinage a joué un rôle de premier plan, par sa participation et son financement au deux tiers, dans les études supplémentaires effectuées en 1996 et en 1997. Les rapports finals sur les réductions des émissions, les effets atmosphériques, et les avantages pour la santé représentent l'accord général des membres des groupes d'experts indépendants. Ces rapports ainsi que les deux rapports des consultants sur les effets sur les coûts et la compétitivité de l'industrie du raffinage ont été acceptés par le comité directeur.

En parallèle avec le processus de recherches des faits pertinents, le Groupe d'étude sur la compatibilité véhicule-carburant, composé de représentants du gouvernement fédéral et des industries du pétrole et de l'automobile, fut établi pour :

- examiner les effets du soufre dans l'essence sur les technologies de contrôle et de mesure des émissions des véhicules produisant peu d'émissions (LEV), y compris les systèmes de diagnostic de bord (OBD II), et la capacité de ces véhicules de respecter les normes;
- examiner les effets du soufre dans l'essence sur la performance « en service » des systèmes de réduction des émissions des LEV.

Environnement Canada a ensuite constitué au milieu de 1997, et mandaté le Groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel (GTG) d'analyser les rapports des groupes d'experts et de formuler des recommandations en ce qui a trait aux niveaux de soufre dans l'essence et le carburant diesel. Le GTG, présidé par Environnement Canada, se composait de représentants de quatre autres départements fédéraux (Santé Canada, Industrie Canada, Transport Canada, et Ressources naturelles Canada) et de tous les gouvernements provinciaux (sauf les Territoires du Nord-Ouest).

Le GTG a basé ses discussions surtout sur les résultats des groupes d'experts et du groupe d'étude sur la compatibilité véhicule-carburant, mais s'est aussi penché sur des informations additionnelles. Au cours de ses délibérations, le GTG a considéré des options qui n'étaient pas les mêmes que les scénarios examinés au départ par les groupes d'experts. Cela a requis une ré-agrégation des informations des groupes d'experts. Une analyse additionnelle fut faite afin de comparer les avantages et les coûts estimés pour les options considérées.

La méthodologie utilisée par le GTG pour reformuler les résultats des groupes d'experts et des études supplémentaires est décrite au Chapitre 5 et à l'annexe A du *Rapport final du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel* (14 juillet 1998).

The GWG developed a series of options as to the appropriate level of sulphur in gasoline. A *Preliminary Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel*, was distributed to more than 250 stakeholders on April 3, 1998. Stakeholders were asked for their views with supporting rationale on an appropriate level of sulphur in gasoline. Stakeholder responses were considered by the GWG in finalizing their report. The *Final Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel* (July 14, 1998) was completed and forwarded to the Minister of the Environment for her consideration. At the same time, the final report was also forwarded to stakeholders and made available to the public.

The *Final Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel*, representing a consensus of the GWG, concluded that sulphur levels in gasoline should be reduced. The GWG identified four options for the consideration of the Minister of the Environment:

- require 30 ppm throughout Canada effective January 1, 2002;
- require 30 ppm in Quebec and southern Ontario effective January 1, 2002, and for the rest of Canada January 1, 2005;
- require 30 ppm in Quebec and southern Ontario effective January 1, 2002, and in the Lower Fraser Valley effective January 1, 2004, and requirements for the rest of Canada would match the least restrictive of possible future requirements in the United States; and,
- require 150 ppm throughout Canada effective September 1, 2003, with a proviso to match the least restrictive of possible future requirements in the United States (if it is less than 150 ppm).

The *Sulphur in Gasoline Regulations* represent a further step by the federal government to fulfill the CCME's decision regarding a regulated national standard for gasoline in Canada. Specifically, the level of sulphur in gasoline supplied in Canada will be limited to an average of 150 ppm on July 1, 2002, and 30 ppm on January 1, 2005.

Summary of the Regulations

A summary of the Regulations is provided below. Interested parties are directed to the Regulations themselves for specific details.

The *Sulphur in Gasoline Regulations* specify sulphur limits for gasoline that is produced or imported for use or sale in Canada and for gasoline that is sold or offered for sale.

The compliance date for gasoline that is produced or imported to meet the 30 ppm level is January 1, 2005, with an interim requirement of 150 ppm on July 1, 2002.

“Primary suppliers” are defined as producers (refiners or blenders) or importers of gasoline in Canada.

Primary suppliers may meet a fixed sulphur limit for all batches of gasoline (maximum 40 ppm on January 1, 2005, preceded by an interim level of 170 ppm on July 1, 2002) or opt for a lower pool average (30 ppm annual average in 2005, preceded by an interim 150 ppm average in 2002). During the interim period, primary suppliers may elect to meet the 150 ppm average limit for

Le GTG a produit des options concernant les niveaux appropriés de soufre dans l'essence. Elles ont été publiées dans le *Rapport préliminaire du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel*, distribué le 3 avril 1998 à plus de 250 intervenants. Ceux-ci ont été sollicités pour émettre une opinion, raisons logiques à l'appui, quant au niveau approprié de soufre dans l'essence. Leurs réponses ont été considérées par le GTG dans la préparation du rapport final. Le *Rapport final du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel* (14 juillet 1998) a été soumis à la Ministre pour sa considération. En même temps, le rapport final a été envoyé aux intervenants et mis à la disposition du public.

Le *Rapport final du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel* représente l'accord des membres du GTG. Il conclut que le niveau de soufre dans l'essence doit être réduit. Le GTG a identifié quatre options pour la Ministre de l'Environnement, soit :

- exiger une norme de 30 ppm dans l'ensemble du Canada à compter du 1^{er} janvier 2002;
- exiger une norme de 30 ppm au Québec et dans le sud de l'Ontario à compter du 1^{er} janvier 2002, et dans le reste du Canada à compter du 1^{er} janvier 2005;
- exiger une norme 30 ppm au Québec et dans le sud de l'Ontario à compter du 1^{er} janvier 2002, et dans la vallée inférieure du Fraser à compter du 1^{er} janvier 2004; pour le reste du Canada, les exigences seraient à un niveau équivalant à celui de l'éventuelle norme la moins stricte établie aux États-Unis;
- exiger une norme de 150 ppm pour l'ensemble du Canada à compter du 1^{er} septembre 2003, ou une limite équivalant à l'éventuelle limite la moins stricte établie aux États-Unis si celle-ci est inférieure à 150 ppm.

Dans le cadre de la décision du CCME concernant une norme nationale réglementée pour l'essence au Canada, le *Règlement sur le soufre dans l'essence* représente un pas de plus par le gouvernement fédéral vers l'implantation de cette décision. La teneur en soufre de l'essence fournie au Canada sera limité par une norme de 150 ppm en moyenne, à compter du 1^{er} juillet 2002, et une norme de 30 ppm en moyenne, à compter du 1^{er} janvier 2005.

Résumé du règlement

Le règlement est résumé dans les paragraphes suivants. Les parties intéressées peuvent se reporter au règlement lui-même pour obtenir plus de détails.

Le *Règlement sur le soufre dans l'essence* établit les limites de soufre de l'essence qui est produite ou importée pour l'utilisation ou la vente au Canada et pour l'essence vendue ou offerte pour la vente.

La date d'entrée en vigueur pour l'essence produite ou importée aux fins de conformité à la norme de 30 ppm au Canada est le 1^{er} janvier 2005, avec une réduction intérimaire à une limite de 150 ppm, à compter du 1^{er} juillet 2002.

Un « fournisseur principal » est un producteur (raffineur ou mélangeur) ou un importateur d'essence au Canada.

Un fournisseur principal peut choisir de se conformer à une limite fixe pour tous les lots d'essence (maximum de 40 ppm à compter du 1^{er} janvier 2005, précédé d'une limite intérimaire de 170 ppm à compter du 1^{er} juillet 2002), ou opter pour une moyenne de l'ensemble des lots plus basse (moyenne annuelle de 30 ppm en 2005 précédée d'une limite intérimaire de 150 ppm en

each of three periods (i.e. July to December 2002, all of 2003 and all of 2004) or for the entire 30 months that comprise the interim period. The Regulations also include never-to-be-exceeded limits of 300 ppm during 2004 and 80 ppm thereafter.

The compliance date for gasoline sold or offered for sale in Canada at the 80 ppm level is April 1, 2005, with an interim limit of 300 ppm as of January 1, 2004.

The Regulations do not apply to gasoline produced for export, in transit through Canada, or for use in aircraft, scientific research or competition vehicles.

The reference method for sampling is the same as that prescribed in the *Benzene in Gasoline Regulations*. The reference method for analysis is the recently-published method CAN/CGSB-3.0 No. 16.1. However, the current range of this method is not sufficient to determine the low sulphur concentration that will be required starting January 1, 2005. If the range of the method is not revised to include low sulphur levels by 2005, method ASTM D-2622 will become the reference method.

Every primary supplier must annually submit a report to the Minister containing the information prescribed in the Regulations.

Timing

The compositional requirements of the Regulations are phased-in beginning on July 1, 2002 (150 ppm).

During consultations with stakeholders, refiners indicated that companies will require a 36-month lead time to ensure that the required changes to facilities are in place and operational prior to the compliance deadline. Recognizing the industry's need for lead-time and the timing specified in the options developed by the Government Working Group (GWG), Environment Canada established the compliance dates specified in the Regulations.

It should be noted that suppliers can elect to meet the 150 ppm level either over the entire 30 months that comprise the interim period or for each of three periods (i.e. July to December 2002, all of 2003 and all of 2004). This provides flexibility to suppliers to produce or import gasoline with higher sulphur levels during part of the interim period, provided that they compensate by supplying lower sulphur gasoline during the rest of the period, such that the overall result is that their total gasoline pool averages 150 ppm or less over the 30-month interim period.

Reports on Performance

Information submitted to Environment Canada in accordance with the Regulations will be treated in accordance with the provisions of the *Canadian Environmental Protection Act* (sections 19 to 24), the *Access to Information Act* and the *Privacy Act*. Environment Canada intends to regularly publish reports on the levels of sulphur in gasoline as reported by companies. These reports will compare the actual performance of each primary supplier's facilities and imports to the regulated limits for sulphur in gasoline. The reports will be made available to the public and will be distributed to interested parties. The reports will be similar in nature to the publicly-available reports on the performance of

2002). Au cours de la période intérimaire, un fournisseur principal peut choisir de se conformer à la limite moyenne de 150 ppm pour chacune des trois périodes (c.-à-d., juillet à décembre 2002, l'année 2003 et l'année 2004) ou pour la période entière des 30 mois compris dans la période intérimaire. Le règlement inclut aussi des limites à ne jamais dépasser de 300 ppm pour l'année 2004 et de 80 ppm par la suite.

La date d'entrée en vigueur pour l'essence à 80 ppm vendue ou offerte en vente au Canada est le 1^{er} avril 2005, avec une limite intérimaire de 300 ppm, à compter du 1^{er} janvier 2004.

Le règlement ne s'applique pas à l'essence produite pour l'exportation, en transit au Canada, ou pour l'essence aviation, l'essence pour la recherche scientifique ou pour la compétition.

La méthode de référence pour l'échantillonnage est la même que celle prescrite dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence*. La méthode de référence pour l'analyse, récemment publiée, est la méthode CAN/ONGC-3.0 n° 16.1. Cependant, la plage actuelle de cette méthode ne suffit pas à déterminer la basse concentration de soufre requise à compter du 1^{er} janvier 2005. Si la plage n'est pas modifiée avant 2005, les faibles teneurs en soufre devront être mesurées par la méthode ASTM D-2622 qui deviendrait alors la méthode de référence.

Chaque fournisseur principal doit soumettre, sur une base annuelle, un rapport au Ministre contenant les informations prescrites au règlement.

Échéancier

Les exigences en matière de composition fixées par le règlement, sont introduites de façon progressive à compter du 1^{er} juillet 2002 (150 ppm).

Au cours des consultations avec les intervenants, l'industrie a indiqué que les compagnies auront besoin d'environ 36 mois de délai d'exécution pour assurer que les changements demandés aux installations soient mis en place et qu'elles soient opérationnelles avant la date limite de conformité. Environnement Canada a établi les dates de conformité du règlement en reconnaissant le besoin d'un délai d'exécution de l'industrie et l'échéancier spécifié dans les options du rapport du Groupe de travail gouvernemental (GTG).

Il est à noter que les fournisseurs peuvent choisir de se conformer à la limite de 150 ppm sur la base de la période intérimaire entière de 30 mois ou se fonder sur chacune des trois périodes (c.-à-d., juillet à décembre 2002, toute l'année 2003 et toute l'année 2004). Ceci permet aux fournisseurs de produire ou importer de l'essence à teneur en soufre plus élevée au cours de la période pourvu qu'ils compensent de façon à obtenir une moyenne générale de l'ensemble des lots qui n'excède pas 150 ppm pour la période intérimaire de 30 mois.

Rapports de rendement

L'information transmise à Environnement Canada conformément à ce règlement sera traitée selon les dispositions de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (art. 19 à 24), la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Environnement Canada publiera régulièrement des rapports rendant compte des données sur le soufre dans l'essence telles que rapportées par les entreprises. On comparera les résultats réels de chaque installation de fournisseur principal et des importations à la limite réglementaire de soufre dans l'essence. Les rapports seront accessibles au public et seront distribués aux parties intéressées. Ces rapports seront similaires à

individual refineries in complying with the federal *Petroleum Refining Effluent Regulations and Guidelines* that are currently prepared and distributed by Environment Canada. The reports will likely be integrated with those prepared under the auspices of the *Benzene in Gasoline Regulations* on the performance of suppliers.

Alternatives

A number of alternatives were considered in determining the level of sulphur in gasoline necessary to achieve the desired reduction of emissions from vehicles and the resulting improvement of air quality in Canada.

The *Sulphur in Gasoline Regulations* are an important element of the Cleaner Vehicles and Fuels program being put in place by the federal and provincial governments. The program has a number of elements: new vehicle standards; in-use vehicle programs; fuel efficiency programs; alternative fuel vehicle initiatives; and cleaner fuel requirements. The Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) unanimously endorsed this comprehensive program in October, 1995. To date the federal government has introduced new vehicle emission standards, low sulphur diesel fuel regulations and low benzene gasoline regulations. An inspection and maintenance (I/M) program is in place in B.C. and Ontario, and a pilot project is in place in Quebec. Low sulphur gasoline requirements represent an important step in the fulfillment of the CCME's recommendations.

There are two basic alternative policy options; to maintain the status quo, or to take action to reduce the level of sulphur in gasoline. If the latter is the case, then it is necessary to address questions of timing, level, application and implementation mechanism.

1. Status Quo:

The status quo was rejected because of the significant health and environmental impacts resulting from present levels of sulphur in gasoline. Reducing air pollution remains one of the government's highest environmental priorities and taking action to reduce sulphur in gasoline will contribute to achieving a number of air quality objectives. Moreover, sulphur levels in the gasoline in some regions of Canada have increased dramatically in recent years. Recent Health Canada scientific work advises that the health impacts on Canadians of sulphur in gasoline may be more than ten times higher than those previously estimated. Given the considerable health and environmental implications of inaction and the government's responsibility to the public to protect the health of Canadians, a continuation of the status quo was considered to be inappropriate. It should be noted that the GWG did not recommend this option for consideration by the Minister of the Environment.

2. Harmonization With the United States:

A second option involved delaying the decision on sulphur in gasoline in Canada until a sulphur standard was determined in the United States. It is uncertain when the United States will finalize rule making on Tier 2 vehicles and on gasoline sulphur content. Waiting for the United States to set its standard for sulphur in

ceux qui sont actuellement préparés et distribués (et publiquement accessibles) par Environnement Canada concernant le rendement individuel des raffineries devant se conformer au *Règlement et directives sur les effluents des raffineries de pétrole*. Ils seront probablement intégrés aux rapports préparés selon les exigences du *Règlement sur le benzène dans l'essence* qui adressent la performance des fournisseurs.

Solutions envisagées

Un certain nombre d'autres solutions ont été envisagées pour déterminer le niveau auquel il faudrait réduire la teneur en soufre de l'essence afin d'arriver à la réduction souhaitée des émissions des véhicules, et à l'amélioration subséquente de la qualité de l'air au Canada.

Le *Règlement sur le soufre dans l'essence* est un élément important du programme pour les véhicules et carburants moins polluants en voie d'implantation par les gouvernements fédéral et provinciaux. Le programme comprend plusieurs composantes dont : les normes pour les nouveaux véhicules; les programmes des véhicules en service; les programmes de rendement du carburant; les initiatives pour les véhicules à combustible alternatif; les exigences pour les carburants plus propres. En octobre 1995, le Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) a adopté ce programme à l'unanimité. À ce jour, le gouvernement fédéral a adopté des normes d'émissions pour les nouveaux véhicules, un règlement sur le carburant diesel à faible teneur en soufre et un règlement sur l'essence à faible teneur en benzène. Un programme d'inspection et entretien (I/E) est en place en C.-B. et en Ontario et le Québec a mis un projet pilote sur pied. Les exigences de l'essence à faible teneur en soufre constituent une étape importante dans la réalisation des recommandations du CCME.

Deux options politiques de base sont à considérer : maintenir le statu quo ou réduire le niveau de soufre dans l'essence. Le choix de la seconde option nécessite la considération des questions d'échéancier, de teneur, d'application et de mécanisme de mise en place.

1. Statu quo :

On a rejeté le statu quo à cause des incidences considérables sur la santé et l'environnement qui résultent des niveaux existants de soufre dans l'essence. Une des plus hautes priorités environnementales du gouvernement est de réduire la pollution de l'air ambiant. La réduction du soufre dans l'essence adresse plusieurs de ses objectifs en regard de la qualité de l'air. De plus, au cours des dernières années, la concentration de soufre dans l'essence a augmenté de façon dramatique dans certaines régions du Canada. Selon des données scientifiques récentes, Santé Canada est d'avis que l'impact du soufre dans l'essence sur la santé des Canadiens pourrait être dix fois plus élevé que l'on avait estimé auparavant. Étant donné les retombées considérables sur la santé et l'environnement qui résulteraient de l'inaction, et la responsabilité du gouvernement envers le public face à la protection de la santé des Canadiens, le statu quo s'avérerait un choix inapproprié. Fait à noter, le GTG n'a pas recommandé que cette option soit considérée par la Ministre de l'environnement.

2. Harmonisation aux normes des États-Unis :

Une seconde option implique un délai dans la décision sur le soufre dans l'essence au Canada afin d'attendre qu'une norme pour le soufre soit établie aux États-Unis. Leur échéancier de mise en place concernant la réglementation sur les véhicules de catégorie Tier 2 et la teneur en soufre de l'essence est indéterminée.

gasoline was rejected as a course of action, therefore, because the health of Canadians is compromised by current sulphur levels in Canada. Given the demonstrated health impacts that Canadians suffer because of the high levels of sulphur in gasoline, it was considered to be inappropriate to not act promptly.

3. Complete Ban of Sulphur in Gasoline:

A third option is to require the complete removal of sulphur from gasoline supplied in Canada (0% sulphur content). This course of action was rejected for socio-economic reasons. While it may be technically possible to remove all the sulphur from gasoline, the direct costs to do so would be prohibitive at this time. An outright ban of sulphur in gasoline at the present time would be expected to result in the closure of a number of refineries in Canada and severe dislocation within the sector. Consumers would likely be faced with a significant increase in the price of gasoline, with considerable effects being felt throughout the economy. It should be noted that the GWG did not recommend this option for consideration by the Minister of the Environment.

4. Sulphur Freeze:

A fourth option is to freeze the level of sulphur in gasoline at 1994 levels (360 ppm). This course of action was rejected for the same environmental and health arguments outlined above (#s 1 and 2). There would be no appreciable improvement in air quality in Canada. Given the potential health benefits of reducing sulphur levels further and the technical capability to do so, a more stringent level of sulphur was considered to be appropriate. As well, a sulphur freeze at 360 ppm would not permit Canadians to receive the full benefits from current and future vehicle emission control technologies. It should be noted that the GWG did not recommend this option for consideration by the Minister of the Environment.

5. Reduce the Level of Sulphur in Gasoline:

A fifth option is to introduce Regulations requiring lower levels of sulphur in Canadian gasoline. This option has been selected in order to protect the environment and the health of Canadians.

The federal-provincial Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel analyzed the expert panel reports, reviewed additional information and consulted widely with stakeholders. The GWG concluded that the level of sulphur in Canadian gasoline should be reduced. In the course of its consultations, the GWG found that virtually all stakeholders also agreed that the level of sulphur in gasoline should be reduced.

While there is general agreement that the level of sulphur in gasoline should be reduced, there are different views as to what Canada should do. As a result, the GWG's final report submitted four options to the Minister of the Environment for consideration. These options are discussed below under (a) to (d):

(a) Regulations Requiring 30 ppm Sulphur Gasoline Throughout Canada in 2002

Regulations were considered that limited the level of sulphur in gasoline to an average of 30 ppm throughout Canada, effective January 1, 2002. This course of action was rejected.

Il a donc été décidé de ne pas attendre que les États-Unis établissent leurs normes sur la teneur en soufre de l'essence parce que, aux concentrations actuelles, le soufre contenu dans l'essence compromet la santé des Canadiens. Étant donné qu'il a été démontré que les Canadiens subissent des impacts sur leur santé à cause du niveau élevé de soufre dans l'essence, il est considéré comme inapproprié de ne pas agir promptement.

3. Interdiction complète du soufre dans l'essence :

Une troisième option est d'exiger l'élimination complète du soufre dans l'essence fournie au Canada (concentration de soufre de 0 %). Ce choix a été rejeté pour des raisons socio-économiques. Même s'il est techniquement possible d'éliminer tout le soufre dans l'essence, le coût direct en serait prohibitif en ce moment. Une interdiction totale du soufre dans l'essence à ce moment-ci mènerait probablement à la fermeture d'un certain nombre de raffineries au Canada et à une sérieuse dislocation du secteur. Le consommateur devrait potentiellement faire face à une hausse marquée du prix de l'essence, et des effets considérables seraient ressentis par toute l'économie du pays. Fait à noter, le GTG n'a pas recommandé que cette option soit considérée par la Ministre de l'environnement.

4. Un gel du soufre :

Une quatrième option serait le gel du soufre dans l'essence au niveau de 1994 (360 ppm). Ce choix a été rejeté pour les mêmes raisons environnementales et de santé que décrites aux options 1 et 2. Il n'en résulterait aucune amélioration marquée de la qualité de l'air au Canada. Étant donné les avantages potentiels pour la santé d'une réduction plus poussée des niveaux de soufre et la faisabilité technique, une concentration de soufre plus stricte fut jugée plus pertinente. De même, un gel du soufre à 360 ppm empêcherait les Canadiens de bénéficier pleinement, dans le présent comme dans le futur, des technologies de contrôle des émissions des véhicules. Le GTG n'a pas recommandé que cette option soit considérée par la Ministre de l'environnement.

5. Réduire le niveau de soufre dans l'essence :

Une cinquième option vise à introduire un règlement exigeant la réduction de la teneur en soufre de l'essence canadienne. Cette option a été choisie pour protéger l'environnement et la santé des Canadiens et Canadiennes.

Le Groupe de travail gouvernemental fédéral-provincial sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel a analysé les rapports des groupes d'experts, revu des informations additionnelles et consulté les intervenants de façon approfondie. Le GTG conclut que le niveau de soufre dans l'essence canadienne doit être réduit. Au cours des consultations, le GTG a aussi trouvé que presque tous les intervenants étaient d'accord que le niveau de soufre dans l'essence devait être réduit.

Bien qu'il y ait un accord général supportant la réduction du niveau de soufre, les points de vue diffèrent quant à ce que le Canada devrait faire. C'est donc la raison pour laquelle le rapport final du GTG soumet quatre options à la Ministre de l'environnement pour sa considération. Ces options sont décrites ci-dessous aux items a) à d).

a) Règlement exigeant de l'essence à teneur en soufre de 30 ppm dans tout le Canada en 2002

On a examiné la possibilité d'adopter un règlement limitant la teneur en soufre de l'essence à 30 ppm en moyenne dans tout le Canada à compter du 1^{er} janvier 2002. Cette option a toutefois été rejetée.

The introduction of this measure would provide all Canadians with the greatest protection of their environment and health. This approach ensures that the stringency of action to protect the health of all Canadians is the same and that the full benefits from current and future vehicle emission control technologies would be achieved at the earliest possible time. However, at the same time this option places the greatest degree of pressure on the refining industry and independent suppliers.

(b) Regulations Phasing-in 30 ppm Sulphur Gasoline Regionally

Regulations were considered limiting the level of sulphur in gasoline to an average of 30 ppm in Quebec and southern Ontario effective January 1, 2002, and in the rest of Canada effective January 1, 2005. This course of action was rejected.

The introduction of this option would protect the environment and health of all Canadians. It would ensure that Canadians eventually receive the full benefit from current and future vehicle emission control technologies. This approach addresses the most severe problem areas first, specifically Central Canada. Southern B.C. already has provincial controls in place for sulphur in gasoline and is therefore not included in the early action. This approach ensures that by 2005 the stringency of action to protect the health of all Canadians is the same.

The option's regional approach also has several drawbacks. This approach would result in inequities between regions of Canada prior to 2005. Available health data indicates that all Canadians would benefit from reduced levels of sulphur in gasoline. As well, this option could impact on independent suppliers and their ability to provide price discipline in the gasoline market. Finally, during detailed discussions with other government departments, some concern was raised regarding the appropriateness of introducing Regulations under section 47 of the existing *Canadian Environmental Protection Act* that have varying regional requirements. Therefore, the regional phase-in approach was also rejected.

(c) Regulations Requiring 30 ppm Sulphur Gasoline Only in the Most Populous Areas

Regulations were considered limiting the level of sulphur in gasoline to 30 ppm in Quebec and southern Ontario effective January 1, 2002, and the Lower Fraser Valley (B.C.) effective January 1, 2004. Action in the rest of Canada would be delayed until a sulphur standard for conventional gasoline is determined in the United States, and would then be based on the yet-to-be determined standard. This course of action was rejected.

Concern was expressed that this option would not adequately protect the environment and health of Canadians outside the most populous areas. It would mean that low-emission vehicles in much of the country would be operated for an undetermined amount of time using a fuel that adversely affects emission performance and could result in possible irreversible degradation to their catalytic converters. Furthermore, this option could also limit the availability of vehicles with high fuel-efficiency engine technologies (i.e. gasoline direct injection) in those areas for an undetermined period of time.

Cette option est celle qui protège le mieux l'environnement et la santé de toute la population canadienne. Cette approche offre à tous les Canadiens le même niveau d'effort en vue de préserver leur santé et permet de profiter le plus tôt possible de tous les avantages associés aux technologies de contrôle des émissions des véhicules actuelles et futures. Cependant, cette option constitue en même temps celle qui crée le plus grand risque pour l'industrie du raffinage et les fournisseurs indépendants.

b) Règlement introduisant l'essence à teneur en soufre de 30 ppm par étape régionale

On a examiné la possibilité d'adopter un règlement limitant la teneur en soufre de l'essence à une moyenne de 30 ppm au Québec et dans le sud de l'Ontario à compter du 1^{er} janvier 2002, et dans le reste du Canada à compter du 1^{er} janvier 2005. Cette option fut rejetée.

Cette option contribuerait à protéger l'environnement ainsi que la santé de tous les Canadiens. Cette option permettrait également aux Canadiens de tirer pleinement profit de tous les avantages offerts par les technologies de contrôle des émissions des véhicules actuelles et futures. Cette approche vise à résoudre le problème le plus urgent, c'est-à-dire le Canada central. Le sud de la Colombie-Britannique n'est pas inclus dans cette mesure, la province ayant déjà pris des dispositions afin de réduire la teneur en soufre de l'essence dans cette région. Cette approche offre à tous les Canadiens le même niveau d'effort en vue de préserver leur santé à compter de 2005.

L'approche régionale de cette option présente certaines lacunes. Elle produit l'inégalité entre des régions du Canada avant 2005. Les données sur la santé indiquent que tous les Canadiens pourraient bénéficier des avantages de la réduction du soufre dans l'essence. En plus, cette option pourrait affecter les fournisseurs indépendants et leur capacité de maintenir la discipline des prix dans le marché. Enfin, lors de discussions avec les autres départements gouvernementaux, on a exprimé une préoccupation face à l'introduction d'un règlement, en vertu de l'article 47 de la *Loi sur la protection de l'environnement*, qui aurait des exigences régionales différentes. C'est pourquoi l'approche en étape régionale a aussi été rejetée.

c) Règlement exigeant de l'essence à teneur en soufre de 30 ppm uniquement dans les régions les plus densément peuplées

On a examiné la possibilité de limiter la teneur en soufre de l'essence à 30 ppm au Québec et dans le sud de l'Ontario à compter du 1^{er} janvier 2002, et dans la vallée inférieure du Fraser, en Colombie-Britannique, à compter du 1^{er} janvier 2004. Aucune mesure dans le reste du Canada ne serait prise avant qu'une norme de soufre pour l'essence conventionnelle ne soit établie aux États-Unis, et la nouvelle norme serait basée sur cette norme qui est encore à déterminer. Cette option a été rejetée.

On se préoccupe du fait que cette option ne permet pas de protéger adéquatement l'environnement et la santé des Canadiens à l'extérieur des zones les plus densément peuplées. Si cette option était retenue, cela voudrait dire que dans la majeure partie du pays, les véhicules produisant peu d'émissions utiliseraient, pour une période indéterminée, un type d'essence qui réduit le rendement antipollution, ce qui possiblement, créerait une dégradation irréversible de leur convertisseur catalytique. Cette option pourrait également limiter pendant une période indéterminée l'introduction, dans ces régions, de véhicules à technologies de moteur à haut rendement (c.-à-d., injection directe d'essence).

It was also noted that the European Union, the major source for gasoline imported into Canada, is setting a maximum level for sulphur in gasoline of 50 ppm (about the same as an average of 30 ppm) in 2005. Under this option, markets in eastern Canada could be subject to price deterioration from the marketing of fuels that do not meet the European standard. Such a situation would have potential detrimental impacts on refining margins, but would be advantageous to the independent marketers and consumers.

This option has the same drawbacks with respect to regional differences as discussed under 5(b) above.

(d) Regulations Limiting Sulphur in Gasoline to 150 ppm

Regulations were considered that limited sulphur in gasoline to an average level of 150 ppm, effective September 1, 2003. Associated with those Regulations, a policy decision would be made to require further reductions in the level of sulphur if the future least stringent standard adopted by the U.S. is lower than 150 ppm. This course of action was rejected.

Considerable concern was expressed that this option would not provide the same extent of protection to the environment and health of Canadians as the first two options. This option would result in Canadian sulphur levels being controlled at the same level as the highest U.S. levels. Under this option, low-emission vehicles would be operated for an undetermined amount of time using a fuel that decreases the operating efficiency of the vehicles' emission control technologies, resulting in higher emissions. The availability of some advanced high fuel-efficiency engine technologies could be limited for a period of time under this option.

As with the previous option, eastern Canada would be vulnerable to imports of fuel from Europe that would not meet European standards. This potentially would have detrimental impacts on refining margins, but would be advantageous to independent marketers and consumers.

This option would provide approximately two thirds of the benefits of the most stringent scenario at about one half of the costs. Some benefits to refiners in terms of potential investment cost reductions and independent marketers in terms of more supply choices would result from the later implementation date of September 1, 2003.

(e) Regulations Phasing-in 30 ppm Gasoline in Two Stages

Regulations were considered limiting the level of sulphur in gasoline to an annual average of 150 ppm throughout Canada effective January 1, 2002, followed by an annual average of 30 ppm throughout Canada effective January 1, 2005. This course of action was proposed in the *Sulphur in Gasoline Regulations* as published on October 31, 1998.

This option was not one of the four options put forward by the GWG in its report to the Minister of the Environment. The decision to implement this option was made after deliberation on the four options and the comments received from stakeholders, provinces and other government departments following the completion of the GWG's report.

Il est également à noter que l'Union européenne, principale source d'essence importée au Canada, a décidé de limiter à 50 ppm la teneur maximale en soufre de l'essence (valeur correspondant approximativement à une teneur moyenne de 30 ppm) à compter de 2005. Si cette option était retenue, il pourrait se produire une détérioration des prix sur les marchés de l'est du Canada en raison de la mise en marché de carburants non conformes à la norme européenne. Cette situation pourrait réduire les marges bénéficiaires des raffineries, mais serait avantageuse pour les distributeurs indépendants et les consommateurs.

Cette option présente les mêmes lacunes en regard des différences régionales tel que discuté à l'item 5b) ci-haut.

d) Règlement limitant la teneur en soufre de l'essence à 150 ppm

On a examiné la possibilité de limiter la teneur en soufre de l'essence à une moyenne de 150 ppm à compter du 1^{er} septembre 2003. Associé à ce règlement, il faudrait prendre une décision d'exiger d'autres réductions de la teneur en soufre si la norme future la moins rigoureuse adoptée par les États-Unis équivalait à une teneur inférieure à 150 ppm. Cette option a été rejetée.

De grandes inquiétudes ont été exprimées envers cette option car elle ne confère pas le même niveau de protection sur les plans sanitaire et environnemental que les deux premières options. Cette option, si elle était retenue, ferait en sorte que les teneurs en soufre imposées au Canada seraient contrôlées aux niveaux les plus élevés prescrits aux États-Unis. Selon cette option, les véhicules produisant peu d'émissions utiliseraient pour un temps indéterminé un type d'essence qui réduit le rendement de leurs technologies antipollution et produiraient par conséquent plus d'émissions. Cette option pourrait également restreindre pendant un certain temps l'accès aux technologies de moteurs à haut rendement de conception avancée.

Comme pour l'option précédente, les importations de carburants de l'Europe ne respectant pas les normes européennes représenteraient une menace pour l'est du Canada. Une telle situation pourrait avoir des effets négatifs sur les marges bénéficiaires des raffineries, mais elle serait avantageuse pour les distributeurs indépendants et les consommateurs.

Cette option procurerait environ les deux tiers des avantages de l'option la plus stricte à environ la moitié du coût. Si la date d'entrée en vigueur des restrictions était ultérieure au 1^{er} septembre 2003, les raffineurs pourraient en tirer certains avantages, sous la forme de réductions possibles des coûts d'investissement, tout comme les distributeurs indépendants, qui auraient davantage de choix pour leur approvisionnement.

e) Règlement introduisant l'essence à teneur en soufre de 30 ppm en deux étapes

On a examiné la possibilité d'adopter un règlement limitant la teneur en soufre de l'essence à une moyenne annuelle de 150 ppm par tout le Canada à compter du 1^{er} janvier 2002, suivi d'une moyenne annuelle de 30 ppm à compter du 1^{er} janvier 2005. Cette option faisait partie du *Règlement sur le soufre dans l'essence* tel que publié le 31 octobre 1998.

Cette option n'est pas incluse dans les quatre options avancées par le GTG dans son rapport à la Ministre de l'environnement. La décision d'introduire cette option fut prise suite aux délibérations concernant les quatre options et aux commentaires des intervenants, provinces, et autres départements fédéraux reçus après la parution du rapport du GTG.

Based on comments received on the proposed Regulations, this option was revised to its current form. The most notable changes are as follows:

- To provide more lead-time to industry, the start date for the interim average level of 150 ppm has been revised from January 1, 2002 to July 1, 2002;
- To enhance the degree of flexibility to the regulated industry, an option has been added that allows primary suppliers to elect to meet the interim average level of 150 ppm either for the entire 30 months that comprise the interim period or for each of three periods (i.e. July to December 2002, all of 2003 and all of 2004);
- To provide further flexibility to industry, the interim never-to-be-exceeded limit for primary suppliers has been removed for the first half (15 months) of the interim period (July 1, 2002 to September 30, 2003), and has been increased from 200 ppm to 300 ppm for the remainder of the interim period (October 1, 2003 to December 31, 2004); and,
- Similarly, the never-to-be-exceeded limit for sale of gasoline has been removed during the interim period up to December 31, 2003, and increased to 300 ppm for the period January 1, 2004 to March 31, 2005.

Briefly, the phase-in ensures that a significant level of environmental and health benefits are achieved in Canada, approximately 95% of those achieved by a 30 ppm national standard in 2002. This option also ensures that the emission control technologies of low-emission vehicles are able to achieve their designed emission reduction performance nationwide by 2005. The phase-in and the additional flexibility in the averaging calculation provides the petroleum refining industry with options to reduce costs by giving industry the opportunity to time its investments and take advantage of new, lower-cost sulphur reduction technologies. Nevertheless, a small number of refineries could still face difficult strategic decisions when required to produce 30 ppm gasoline. The phase-in approach in Canada is similar to the sulphur reduction required in Europe, and the 150 ppm limit is largely the same as the requirement for U.S. reformulated gasoline (RFG). It is also similar to current expectations in the United States. This provides independents with a wider range of supply choices than would have been the case under some of the other options considered. Finally, during the phase-in period the emission performance of low-emission vehicles operated in Canada will be similar to those operated in RFG areas in the U.S.

Further details on the benefits and costs of this option can be found in the “Benefits and Costs” section that follows.

Which Mechanism Will be Used to Achieve the Policy Objective?

A number of alternative management options were considered to achieve the reduction of sulphur levels in gasoline outlined in the Regulations. These are discussed in the following paragraphs.

Cette option est révisée dans sa présente forme compte tenu des commentaires reçus en marge du règlement proposé. Les modifications principales sont les suivantes :

- l’industrie bénéficie d’un délai d’exécution additionnel puisque la date de mise en oeuvre de la limite moyenne intérimaire de 150 ppm est repoussée du 1^{er} janvier 2002 au 1^{er} juillet 2002;
- la flexibilité de conformité accordée à l’industrie réglementée s’augmente par l’inclusion d’une option permettant au fournisseur principal de choisir de se conformer à une limite moyenne intérimaire de 150 ppm soit pour les 30 mois en entier ou pour chacune des trois périodes (c.-à-d., juillet à décembre 2002, toute l’année 2003 et toute l’année 2004);
- un facteur additionnel de flexibilité pour l’industrie se trouve dans l’élimination de la limite à ne jamais dépasser, pour les fournisseurs principaux, pour les quinze premiers mois de la période intérimaire (1^{er} juillet 2002 au 30 septembre 2003), et l’augmentation de cette limite de 200 à 300 ppm pour le reste du temps (1^{er} octobre 2003 au 31 décembre 2004);
- de même, la limite à ne jamais dépasser pour les ventes d’essence a été éliminée pour la période intérimaire allant jusqu’au 31 décembre 2003, et augmentée à 300 ppm pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 31 mars 2005.

En bref, l’approche par étape assure un certain niveau d’avantages pour l’environnement et la santé au Canada, approximativement 95 % de ceux retirés de l’application d’une norme de 30 ppm dès 2002. Cette option procure aussi aux technologies antipollution des véhicules produisant peu d’émissions la possibilité d’atteindre en 2005 et à l’échelle du pays, leur niveau prévu de rendement de contrôle des émissions. Cette approche et la flexibilité additionnelle pour les calculs de la moyenne procurent à l’industrie du raffinage de pétrole des options qui pourraient réduire les coûts en lui permettant de planifier ses investissements sur une plus longue période et prendre avantage de technologies de réduction du soufre moins coûteuses. Il se pourrait tout de même que certaines raffineries aient à prendre des décisions stratégiques difficiles lorsqu’elles auront à produire de l’essence à 30 ppm. Cette approche au Canada est semblable à la réduction de soufre requise en Europe, et la limite de 150 ppm est à toute fin pratique la même que les exigences pour l’essence reformulée des É.-U. (RFG). Elle est aussi semblable aux attentes courantes aux É.-U. Les fournisseurs indépendants obtiennent un plus grand choix de sources d’approvisionnement qu’il n’aurait été possible selon certaines des autres options envisagées. Enfin, au cours de la période de mise en oeuvre, le rendement antipollution des véhicules produisant peu d’émissions en usage au Canada sera semblable à celui des véhicules en usage dans les régions utilisant le RFG aux États-Unis.

De plus amples détails concernant les avantages et les coûts de cette option se trouvent dans la section Avantages et coûts qui suit.

Quel mécanisme peut-on utiliser pour atteindre l’objectif de la politique?

On a examiné un nombre d’options de gestion pour réaliser l’objectif de réduction des niveaux de soufre dans l’essence ébauché dans le règlement. Ces options sont revues dans les paragraphes qui suivent.

Regulations Under CEPA

One of the recommendations of the CCME Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels (1995) to the CCME was that:

“Environment Canada, in consultation with provinces and stakeholders, lead in the development and implementation of a regulated minimum national standard for gasoline, ...”

The CCME's endorsement of this recommendation by its Task Force provided clear direction for a national regulation for gasoline, including controls on sulphur content.

Section 47 of the *Canadian Environmental Protection Act* provides the Governor in Council with the authority for the making of regulations “(a) prescribing, with respect to any fuel or fuel used for any purpose, the concentration or quantity of any element, component or additive that..., if exceeded, would, on the combustion of the fuel in ordinary circumstances, result in a significant contribution to air pollution”. A regulation under section 47 of CEPA is the mechanism that has been selected to reduce sulphur in gasoline.

Environment Canada has introduced several regulations pertaining to transportation fuels, the most recent being the *Benzene in Gasoline Regulations* (1997).

Finally, the industry has periodically requested that, if environmental controls on fuels are required, then action be in the form of a regulation. Regulations ensure the greatest degree of certainty and fairness for all companies potentially affected by the environmental measure.

Voluntary Measures

A voluntary program was rejected because of the nature of the environmental problem and because competitive factors, including the availability of cheaper product from foreign sources, would make wide voluntary conformance difficult. It has been shown that emissions from gasoline-powered vehicles have a significant adverse impact on the health of Canadians, especially in urban areas. As well, Canadian refineries market the majority of their products regionally. Currently, there are large differences in the sulphur level of gasoline produced at the various refineries, with some producing gasoline with an average level of sulphur of less than 40 ppm. If certain primary suppliers did not meet the new sulphur standard, the distribution of gasoline with higher levels of sulphur could be concentrated either regionally or locally. There is also the competitiveness issue of instituting a level playing field for all primary suppliers. Since full and consistent compliance is a key issue, given the importance of the human health and environmental considerations and the need for equity throughout Canada, a voluntary program was considered inappropriate.

Economic Instruments

An economic instrument, such as an emissions tax or charge, was rejected for many of the same reasons identified for the voluntary program. Most importantly, this type of management option would not ensure that appropriate mitigative action was undertaken by all suppliers across Canada within the prescribed time frame. There is no authority in the existing *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA) to impose taxes or charges,

Règlement édicté en vertu de la LCPE

Une des recommandations du Groupe d'étude sur les véhicules et carburants moins polluants (1995) faites au CCME était que :

« ... Environnement Canada, en consultation avec les provinces et les intervenants, prenne l'initiative d'élaborer et de mettre en application une norme nationale réglementée pour l'essence, ... »

La sanction de cette recommandation par le CCME procure une ligne de conduite précise quant à un règlement national sur les caractéristiques de l'essence, incluant le contrôle de la teneur en soufre.

En vertu de l'article 47 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, le gouverneur en conseil est autorisé à régler « a) en ce qui concerne la quantité ou la concentration de tout élément, composant ou additif dans un combustible (...), fixer le seuil au-delà duquel la combustion de celui-ci dans des conditions normales contribuerait sensiblement à la pollution atmosphérique ». Le mécanisme sélectionné pour la réduction du soufre dans l'essence est un règlement en vertu de l'article 47 de la LCPE.

Environnement Canada a adopté plusieurs règlements concernant les combustibles associés au transport dont le plus récent est le *Règlement sur le benzène dans l'essence* (1997).

Enfin, l'industrie a demandé à quelques reprises qu'un règlement soit adopté si des contrôles environnementaux sur les carburants étaient jugés nécessaires. Un règlement assure le plus haut degré de certitude et d'équité pour les compagnies affectées par des mesures environnementales.

Programme volontaire

On a rejeté l'application d'un programme volontaire en raison de la nature du problème environnemental et du fait que la concurrence, notamment la disponibilité de produits moins chers auprès de sources étrangères, rendrait difficile l'observation volontaire du règlement à grande échelle. Il a été démontré que les émissions des véhicules alimentés à l'essence ont un impact nocif considérable sur la santé des Canadiens, surtout dans les zones urbaines. De même, les raffineries canadiennes vendent la majorité de leurs produits au niveau régional. Actuellement, il existe de grandes différences entre les teneurs en soufre de l'essence produite à diverses raffineries, alors que certaines produisent déjà de l'essence à teneur en soufre de moins de 40 ppm en moyenne. Si certains fournisseurs principaux ne respectent pas la nouvelle norme sur la teneur en soufre, la distribution de l'essence contenant des niveaux de soufre plus élevés pourrait être concentrée au niveau régional ou local. Il y a également la question de la compétitivité que soulève la mise en place de règles du jeu équitables pour tous les fournisseurs principaux. Étant donné que le respect total et uniforme est un élément essentiel, compte tenu de l'importance des facteurs liés à l'environnement et à la santé humaine et la nécessité d'assurer l'équité dans tout le Canada, il a été jugé inapproprié d'appliquer un programme volontaire.

Instrument économique

On a également rejeté un instrument économique, comme une taxe ou des droits sur les émissions, pour les mêmes raisons que pour le programme volontaire. Surtout, ce type de gestion ne permettrait pas que tous les fournisseurs du Canada prennent les mesures d'atténuation appropriées dans les délais prescrits. La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE) ne confère aucune autorité d'imposer des taxes ou des droits, bien

although such authority could be found under other federal legislation.

A trading scheme to reduce the sulphur level in gasoline was considered but rejected for reasons similar to those outlined under “voluntary measures”. Most importantly, in the past concern has been expressed as to the impacts of trading on potential health benefits amongst regions. A situation could arise whereby the sale of high sulphur gasoline becomes concentrated in a single region. Such regional differences could be avoided by imposing a ceiling or cap on the sulphur level in gasoline on a regional basis, but the limited number of suppliers within each region would make the workability and effectiveness of a trading scheme questionable. In theory, a trading scheme also might permit the industry to meet the target more quickly and efficiently. However, the dominance of certain suppliers in certain regions could result in the creation of a situation where unfair competitive advantages may occur.

After careful consideration of all of the management options, it was determined that Regulations under CEPA are the most appropriate measure in this situation.

Benefits and Costs

Benefits

Health and Environmental Benefits

The estimation of environmental and health impacts associated with reducing the sulphur level in Canadian gasoline is more difficult than estimating the financial costs to industry, individuals and governments. The work undertaken by the Expert Panel employed a methodology called the “damage function approach”. The damages refer to the adverse effects on the environment and human health caused by the activity that is subject to the Regulation. The benefits are the reductions of those damages resulting from the introduction of the Regulation or, in other words, the avoided adverse environmental and health effects. The methodology consists of four key stages:

- estimate the change in vehicle emissions;
- estimate the change in ambient air quality;
- estimate the environmental or health impacts; and,
- estimate the value of the environmental and health impacts.

The Atmospheric Science Panel evaluated improvements expected in air concentrations of specific substances (particulate matter - PM₁₀, PM_{2.5}, and sulphate (SO₄); sulphur dioxide - SO₂; carbon monoxide - CO; nitrogen oxides - NO_x; volatile organic compounds - VOCs; and, ground level ozone) from reductions in the level of sulphur in gasoline and diesel fuels in seven urban centres (Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montreal, Saint John and Halifax). The Atmospheric Panel reviewed available data on emissions, air quality and modeling methodologies from existing studies, updated the information where possible and conducted original analyses when the work was warranted and could be performed within the study’s time frame.

The Atmospheric Panel found that the introduction of low sulphur gasoline will significantly reduce air pollution in Canada. Specifically, reducing sulphur in gasoline will reduce emissions of SO₂ proportionally to the reductions in the fuel sulphur content

qu’une telle autorité puisse être exercée en vertu d’autres lois fédérales.

On a considéré un mécanisme d’échange commercial visant à réduire la teneur en soufre de l’essence, mais l’idée a été rejetée pour des raisons semblables à celles précisées précédemment à l’item « Programme volontaire ». Plus important encore, dans le passé, des préoccupations ont été exprimées au sujet des impacts de la commercialisation entre les régions sur les avantages pour la santé. Une situation pourrait exister où la vente de l’essence à haute teneur en soufre devient concentrée dans une région. De telles différences régionales pourraient être évitées en imposant un plafond à la teneur en soufre dans les carburants au niveau régional, mais le nombre limité de fournisseurs dans chaque région laisse planer le doute sur la faisabilité et l’efficacité d’un mécanisme d’échange commercial. En théorie, un mécanisme d’échange commercial pourrait également permettre à l’industrie d’atteindre la cible plus rapidement et plus efficacement. Cependant, la domination de certains fournisseurs dans quelques régions pourrait créer une situation où il peut y avoir des avantages concurrentiels injustes.

Après un examen minutieux de toutes les alternatives, on a décidé qu’un règlement en vertu de la LCPE est la mesure la plus appropriée dans le contexte actuel.

Avantages et coûts

Avantages

Avantages pour l’environnement et la santé

Il est plus difficile d’évaluer les impacts sur l’environnement et la santé de la réduction du soufre dans l’essence que d’estimer les coûts financiers pour l’industrie, les particuliers et les gouvernements. Le travail commandité par le Groupe d’experts a employé la méthodologie de l’« approche en fonction des dommages ». Les dommages désignent les effets nocifs pour l’environnement et la santé de l’activité à réglementer. Les avantages sont les valeurs associées à la réduction de ces dommages. La méthodologie comporte quatre étapes clés :

- estimer les changements aux émissions des véhicules;
- estimer les changements à la qualité de l’air ambiant;
- estimer les impacts sur l’environnement ou la santé;
- attribuer une valeur aux impacts sur l’environnement et la santé.

Le Groupe d’experts sur les sciences de l’atmosphère a évalué les améliorations des concentrations atmosphériques de certaines substances – particules (PM₁₀, PM_{2.5} et sulfates [SO₄]); dioxyde de soufre (SO₂); monoxyde de carbone (CO); oxydes d’azote (NO_x); composés organiques volatils (COV); ozone troposphérique – que permettraient d’obtenir des réductions de la teneur en soufre de l’essence et du carburant diesel dans sept zones urbaines (Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal, Saint-Jean et Halifax). Le groupe a passé en revue les données disponibles des études existantes sur les émissions, la qualité de l’air et les méthodes de modélisation, mis à jour l’information lorsque c’était possible et effectué de nouvelles analyses lorsque cela était justifié et réalisable dans le délai fixé.

Le Groupe d’experts sur les sciences de l’atmosphère a trouvé que l’essence à faible teneur en soufre permettra de réduire considérablement la pollution de l’air au Canada. Plus précisément, la réduction du soufre dans l’essence réduira les émissions de SO₂

and will reduce emissions of CO, NO_x and VOCs. For example, in the case of Toronto, the first year would result in a reduction of ambient levels of sulphur dioxide (25%), ammonium sulphates (a fine particulate) (7%), nitrogen oxides (6%), carbon monoxide (6%), volatile organic compounds (3%) and total fine particulate (1%).

These reductions result in large health benefits for Canadians. The *Health and Environmental Impact Assessment Panel Report* estimated that over the 20-year period of analysis (2001-2020; this time period was selected by the Health Panel to correspond with that used in the calculation of the costs), for seven Canadian cities, reducing sulphur levels in gasoline to 30 ppm would result in approximately 1,352 avoided premature deaths, 58,429 avoided respiratory cases in children, 2,086,511 fewer acute asthma symptom days and a large reduction in other respiratory problems. The reduced health impacts would be expected to result in reductions in health care costs and increased labour productivity as a result of fewer employee sick days.

The Health Panel used 0% and 3% discount rates in its calculation of benefits. Using a 3% discount rate, the GWG estimated that the net present value of the benefits of reducing sulphur in gasoline nationally to 30 ppm is \$8.0 billion (sensitivity of NPV; \$4.1 billion at 10%) over 20 years.

The Health Panel focused its analysis on seven Canadian cities which represented 39% of the total population. The Health Panel suggested in its report that the benefits for the remainder of Canada would be approximately 25 to 50% of those for the seven cities. To determine a more accurate estimate for the remainder of Canada, the GWG employed a methodology to encompass an additional 19 urban centres, representing a further 20% of the Canadian population (in 1995), and made further assumptions of the per capita benefits for the rest of Canada. This methodology resulted in estimates of national benefits 59% greater than those for the seven cities studied. More details on the GWG's extrapolation of the Health Panel's estimates can be found in "*The Final Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel*" (July 14, 1998), section 5.4 and Appendix A.

The extrapolation to the total Canadian population of the Health Panel's results by the GWG estimated that over a 20-year period, reducing sulphur in gasoline to 30 ppm would result in approximately 2,100 avoided premature deaths, 90,000 avoided respiratory cases in children, 3,200,000 fewer acute asthma symptom days and a significant reduction in other respiratory problems.

It is important to note that the discussion of benefits above focuses on the GWG's Option A.1, the introduction of an annual average of 30 ppm throughout Canada in 2002. The Regulations include an interim step of reducing sulphur in gasoline to 150 ppm in 2002, prior to reducing sulphur in gasoline to 30 ppm in 2005. As a result, the benefits of the selected option will be slightly less than those associated with Option A.1. It is estimated that the Regulations will achieve approximately 95% of the benefits of Option A.1.

proportionnellement aux réductions de la concentration de soufre du carburant, et réduira aussi les émissions de CO, NO_x et COV. Par exemple, à Toronto, pendant la première année suivant la réduction de la teneur en soufre, on verrait une diminution des concentrations ambiantes de dioxyde de soufre (SO₂) (25 %), de sulfates d'ammonium (fines particules) (7 %), d'oxydes d'azote (6 %), de monoxyde de carbone (6 %), de composés organiques volatils (3 %) et de particules fines totales (1 %).

Ces réductions conduisent à des avantages marqués pour la santé pour les Canadiens. Le *Rapport du groupe d'experts sur les effets sur la santé et l'environnement* estime des retombées pour la période d'analyse de 20 ans (2001-2020 : cette période a été choisie par le Groupe d'experts sur la santé pour coïncider avec la période visée dans les calculs des coûts) pour sept villes canadiennes en rapport avec une réduction du niveau de soufre dans l'essence à 30 ppm. Cette réduction éviterait en gros : 1 352 décès prématurés; 58 429 cas respiratoires chez les enfants; 2 086 511 jours de symptômes d'asthme; une grande réduction d'autres problèmes respiratoires. La réduction des impacts sur la santé devrait mener à une réduction des coûts de service de santé et une augmentation de la productivité au travail grâce au nombre réduit de personnes devant prendre des journées de maladie.

Le Groupe d'experts sur la santé s'est servi des taux d'actualisation de 0 % et 3 % pour calculer les avantages. En utilisant un taux d'actualisation de 3 %, le GTG a estimé que la valeur actuelle nette (VAN) des avantages pour la santé de la réduction du soufre dans l'essence à 30 ppm au niveau national est de 8 milliards de dollars (sensibilité de la VAN; 4,1 milliards de dollars à un taux d'actualisation de 10 %) sur une période de 20 ans.

Le Groupe d'experts sur la santé a concentré son analyse sur sept villes canadiennes qui représentent 39 % de la population au pays. Il a suggéré dans son rapport que les avantages pour le reste de la population du Canada serait entre 25 et 50 % des avantages identifiés pour les sept villes. Afin d'obtenir une estimation plus précise, le GTG a employé une méthodologie englobant 19 autres zones urbaines qui représentaient 20 % de plus de la population canadienne (1995), et ajouté d'autres hypothèses des avantages par personne pour le reste du Canada. Cette méthodologie a produit des estimations des avantages nationaux de 59 % plus élevées que celles calculées pour les sept villes. De plus amples détails sur l'extrapolation des estimations du Groupe d'experts sur la santé se retrouvent dans le *Rapport final du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel* (14 juillet 1998), au paragraphe 5.4 et à l'annexe A.

L'extrapolation par le GTG à toute la population canadienne, des résultats du Groupe d'experts sur la santé, suggère que, pour une période de 20 ans, la réduction du soufre dans l'essence à 30 ppm aiderait à éviter 2 100 décès prématurés, 90 000 cas respiratoires chez les enfants, 3 200 000 jours de symptômes d'asthme, et beaucoup d'autres problèmes respiratoires.

Il est à noter que la discussion des avantages vise l'option A.1 du GTG qui mise sur l'introduction d'une moyenne annuelle de 30 ppm par tout le Canada en 2002. Le règlement comprend une étape intermédiaire de réduction à 150 ppm de soufre dans l'essence en 2002 avant l'imposition de la norme finale de 30 ppm en 2005. Les avantages de l'option choisie seront donc quelque peu réduits comparativement à ceux de l'option A.1. On estime que le règlement produira 95 % des avantages de l'option A.1.

**Estimated Health Effects Avoided Over a 20-Year Period,
Of Reducing Sulphur in Gasoline to an Average
of 150 ppm in 2002 and 30 ppm in 2005**

| HEALTH EFFECTS AVOIDED | ESTIMATE FOR SEVEN CITIES | EXTRAPOLATION FOR TOTAL POPULATION | AVERAGE HEALTH EFFECTS AVOIDED PER WEEK |
|-------------------------------|------------------------------|--|---|
| Premature Mortality | 1,300 | 2,100 | 2 |
| Hospital Admissions | 1,500 | 2,400 | 2 |
| Emergency Room Visits | 4,000 | 6,500 | 6 |
| Chronic Bronchitis | 4,500 | 7,200 | 7 |
| Bronchitis in Children | 55,000 | 89,000 | 86 |
| Restricted Activity Days | 940,000 | 1,500,000 | 1,400 |
| Asthma Symptom Days | 2,000,000 | 3,100,000 | 3,000 |
| Acute Respiratory Symptoms | 6,800,000 | 11,000,000 | 11,000 |

The health benefits estimated by the Health Panel were calculated using sulphate particles as an index of the pollutant mix, primarily because a large body of relevant scientific literature was available associating sulphates with various health end-points. The Health Panel recognized that to the extent that those health end-points respond independently to carbon monoxide, nitrogen oxides and sulphur dioxide, the total health benefits are likely to be underestimated by this procedure, in some cases greatly so.

Uncertainty was introduced at each stage of the estimation process. When the uncertainty was quantifiable, it was directly included in the benefits estimation. The uncertainties that were not quantifiable were evaluated qualitatively (e.g. using low, medium and high values).

A Health Canada study published in the Canadian Journal of Public Health (June 1998)¹ supports the expert panel's conclusion. While definitive conclusions cannot be drawn on the basis of a single study, the Health Canada study, which examined only the effects of air pollution on premature mortality, estimates that the potential benefits of reducing sulphur in gasoline may be 10 to 12 times higher than those estimated by the Health Panel.

It is important to note that the Health Panel focused its efforts on health effects that could be readily quantified and valued. As a result, a number of potential benefits were not evaluated, such as the impacts of reduced emissions from vehicles on crop and forest yields, structural deterioration, ecosystem integrity and other human health effects. While it was not possible to evaluate the significance of these other potential effects, it is reasonable to assume that if the level of sulphur in gasoline is reduced, these other benefits will be positive.

Economic and Social Benefits

A number of economic and social benefits to Canadians will also be derived from the Regulations.

First, refiners in Quebec and Atlantic Canada have historically been affected by the marketing of poor quality, lower-priced

**Estimation des effets sur la santé évités pour une période
de 20 ans réduction du soufre dans l'essence - moyenne de
150 ppm en 2002 et 30 ppm en 2005**

| EFFETS SUR LA SANTÉ ÉVITÉS | ESTIMATION POUR SEPT VILLES | EXTRAPOLATION À TOUTE LA POPULATION CANADIENNE | MOYENNE DES EFFETS SUR LA SANTÉ ÉVITÉS PAR SEMAINE |
|-------------------------------------|-----------------------------------|---|--|
| Décès prématurés | 1 300 | 2 100 | 2 |
| Admissions à l'hôpital | 1 500 | 2 400 | 2 |
| Visites à l'urgence | 4 000 | 6 500 | 6 |
| Bronchites chroniques | 4 500 | 7 200 | 7 |
| Bronchites - enfant | 55 000 | 89 000 | 86 |
| Journées d'activités restreintes | 940 000 | 1 500 000 | 1 400 |
| Jours de symptômes d'asthme | 2 000 000 | 3 100 000 | 3 000 |
| Symptômes respiratoires aigus | 6 800 000 | 11 000 000 | 11 000 |

Le Groupe d'experts sur la santé a calculé les avantages pour la santé en utilisant les particules de sulfates comme indicateur du mélange de polluants émis par les véhicules. Les sulfates ont été choisis en raison de l'abondance de la documentation présentant des rapports quantitatifs entre les sulfates et divers paramètres des effets sur la santé. Les experts ont reconnu que dans les cas où ces paramètres répondent de façon indépendante au CO, au SO₂ et aux NO_x, cette méthode sous-estime probablement le total des avantages pour la santé - de façon considérable dans certains cas.

Un degré d'incertitude a été inclus à chaque étape du processus d'estimation. Lorsque l'incertitude était quantifiable, son apport fut ajouté à l'évaluation des avantages. Les incertitudes qui ne pouvaient être définies ont été qualifiées (en utilisant des valeurs « basse », « moyenne » et « élevée »).

Une étude de Santé Canada, publiée en juin 1998¹, dans le *Journal of Canadian Public Health*, appuie les conclusions du Groupe d'experts. Bien que des conclusions définitives ne soient pas possibles sur la base d'une seule étude, l'étude de Santé Canada qui a examiné seulement les effets de la pollution atmosphérique sur les décès prématurés, estime que les avantages potentiels pour la santé issus de la réduction du soufre dans l'essence pourraient même être dix à douze fois plus grands que l'estimation du Groupe d'experts.

Il est à noter que le Groupe d'experts a concentré ses efforts sur des effets sur la santé qui pouvaient être quantifiés et évalués. En conséquence, un certain nombre d'avantages potentiels tels l'impact de la réduction des émissions des véhicules sur le rendement des récoltes et des forêts, la détérioration des structures, l'intégrité des écosystèmes, et d'autres effets sur la santé humaine n'ont pas été évalués. Bien que la valeur de ces avantages n'ait pas été quantifiée, il est raisonnable de présumer qu'avec une réduction du soufre dans l'essence, leur valeur serait positive.

Avantages économiques et sociaux

Le règlement entraînera également des avantages économiques et sociaux pour les Canadiens.

Premièrement, les raffineurs du Québec et du Canada atlantique sont traditionnellement affectés par la mise en marché

¹ Dr. Rick Burnett, Dr. Sabit Cakmak and Dr. Jeffrey Brook. "The Effect of the Urban Ambient Air Pollution Mix on Daily Mortality Rates in 11 Canadian Cities." Canadian Journal of Public Health, Vol. 89, No. 3, 1998: p. 152-156

¹ D' Rick Burnett, D' Sabit Cakmak et D' Jeffrey Brook. *The Effect of the Urban Ambient Air Pollution Mix on Daily Mortality Rates in 11 Canadian Cities.* Canadian Journal of Public Health, Vol. 89, n° 3, 1998 : p. 152-156

gasoline from Europe once destined for the United States. According to industry estimates, margins for conventional gasoline have been curtailed by as much as 2 cents per litre in Quebec due to this practice. Since marginal volumes can set the price of gasoline in a region, those imports can have a significant impact on the margins for Canadian east coast refiners. It is especially significant given the potential to market off-spec gasoline in eastern Canada once Europe requires low sulphur gasoline. By introducing standards similar to those in Europe, the Regulations will reduce this practice, representing a direct benefit to Canadian refiners in eastern Canada, and ensure that all Canadians can purchase the same quality of gasoline.

Second, expenditures by the industry to meet the new fuel specifications will generate economic activity in Canada. It is estimated that in excess of 50 percent of the capital investment and the majority of operating expenditures will be made in Canada, contributing a degree of economic benefit to the construction sector and companies supplying equipment and services to the refining industry. The vast majority of this additional economic activity will occur in the period leading up to the full phase-in of the Regulations in 2005. The net impact of these expenditures on the Canadian economy is expected to be very small.

Finally, on average, industry has the opportunity to recover most, if not all, of its costs to reduce the sulphur content in gasoline through increases in the price of gasoline. The industry's ability to recoup its investment costs in the marketplace will depend on a number of factors, including controls in the United States on the level of sulphur in U.S. gasoline. In the long-run, it is expected that gasoline consumers, rather than the industry, will pay for a large portion of the changes required to reformulate gasoline. Since the distribution of the compliance costs will vary considerably from facility to facility, some companies will actually be in a position to generate additional profits from an increase of gasoline prices.

Vehicle/Fuel Compatibility Benefits

The Regulations will have a positive impact on the emissions performance of Canadian vehicles. The findings of the Vehicles/Fuels Compatibility Task Group can be found in their entirety in the report entitled *Initiative on the Potential Impact of Sulphur in Gasoline on Motor Vehicle Pollution Control and Monitoring Technologies. The Final Report of the Industry-Government Fact-Finding Group, July 30, 1997*. The main findings of the Task Group are summarized below:

- Sulphur in gasoline reduces catalyst efficiency which leads to higher emissions of all regulated pollutants. The effects of sulphur on catalyst efficiency increase as the sulphur content of the gasoline increases. Therefore, vehicles operating on higher sulphur gasoline have higher emissions than vehicles operating on lower sulphur gasoline.
- In some instances, sulphur in gasoline may degrade the performance of oxygen sensors on vehicles, resulting in higher emissions.
- In some instances, sulphur in gasoline may impair the performance of on-board diagnostic systems of vehicles. However, neither CARB nor the U.S. EPA believes that sulphur by itself will lead to the widespread failure of the on-board diagnostic systems on either existing or LEV vehicles.

d'essence de moindre qualité, à prix réduit, en provenance d'Europe, et destinée aux États-Unis. Selon les estimations de l'industrie, les marges pour l'essence conventionnelle ont été réduites d'un montant allant jusqu'à 2 cents par litre au Québec, à cause de cette pratique. Vu que les volumes marginaux peuvent déterminer le prix de l'essence dans une région, les volumes importés peuvent considérablement affecter les marges de profit des raffineurs de la côte est canadienne. L'importance de la mise en marché d'une essence non conforme dans l'est du Canada sera d'autant plus grande lorsque l'Europe exigera l'essence à faible teneur en soufre. En introduisant une norme semblable à celle de l'Europe, le règlement réduira cette pratique, ce qui représentera un avantage direct pour les raffineurs canadiens de l'est du Canada, et assurera que tous les Canadiens peuvent se procurer la même qualité d'essence.

Deuxièmement, les dépenses engagées par l'industrie pour respecter les nouvelles spécifications du carburant produira une activité économique au Canada. On estime que plus de 50 pour cent des investissements en capital et la majorité des coûts annuels d'exploitation seront dépensés au Canada, produisant des bénéfices économiques pour le secteur de la construction et les firmes qui fournissent l'équipement et les services à l'industrie du raffinage. Cette activité économique additionnelle prendra place en grande partie durant la période précédant la date finale de conformité au règlement en 2005. L'impact net de ces dépenses sur l'économie canadienne devrait être très minime.

Enfin, l'industrie dans son ensemble aura l'occasion de recouvrer la plupart de ses coûts pour réduire la teneur en soufre de l'essence en en augmentant le prix au détail. La capacité de l'industrie de recouvrer ses coûts sur le marché dépendra d'un nombre de facteurs, incluant les contrôles aux États-Unis appliqués au niveau de soufre dans son essence. À long terme, les consommateurs plutôt que les producteurs payeront en grande partie les coûts des modifications requises pour réduire le soufre dans l'essence. Étant donné que la répartition des coûts du règlement variera considérablement d'une installation à l'autre, certaines compagnies pourront en réalité faire des profits supplémentaires grâce à l'augmentation du prix de l'essence.

Les avantages de la compatibilité véhicule-carburant

Le règlement aura un impact positif sur le rendement des véhicules canadiens en ce qui concerne les émissions. Les données établies par le Groupe d'étude sur la compatibilité véhicule-carburant se retrouvent en totalité dans le rapport *Initiative on the Potential Impact of Sulphur in Gasoline on Motor Vehicle Pollution Control and Monitoring Technologies. The Final Report of the Industry-Government Fact-Finding Group, July 30, 1997*. Les conclusions principales du Groupe d'étude se résument comme suit :

- soufre dans l'essence réduit le rendement du catalyseur produisant des émissions plus élevées de tous les polluants visés par les règlements. L'effet du soufre sur le rendement du catalyseur augmente à mesure que la concentration du soufre dans l'essence augmente. Par conséquent, les véhicules alimentés avec de l'essence à plus haute teneur en soufre produisent plus d'émissions que ceux alimentés d'essence à plus faible teneur en soufre;
- dans certains cas, le soufre dans l'essence peut réduire la performance des détecteurs d'oxygène sur les véhicules, résultant en une hausse des émissions;
- dans certains cas, le soufre dans l'essence peut affecter la performance des systèmes de diagnostic de bord. Cependant,

Although neither agency believes a general relaxation of on-board diagnostic requirements is warranted based on sulphur impacts, both agencies have agreed to review manufacturers' concerns regarding sulphur effects on a vehicle model by vehicle model basis.

- Although sulphur in gasoline reduces catalyst efficiency and may impair the performance of oxygen sensors and on-board diagnostic systems, the magnitude of sulphur effects is variable and depends upon a number of factors. However, no systems have been identified that are completely immune to sulphur effects.
- The effects of high sulphur gasoline on the catalysts, oxygen sensors and on-board diagnostic systems of existing vehicles are reversible upon return to operation on low sulphur gasoline, provided the vehicle is operated at a rich air/fuel ratio at high temperatures for a sufficient period of time. Limited data available for LEVs suggest that the sulphur effects may not be completely reversible due to more exacting requirements for air/fuel ratio control.

In its report, the Task Force acknowledged that low-emission vehicles are designed by vehicle manufacturers to meet in-use compliance requirements on California fuel, which has an average sulphur of 30 ppm and a maximum sulphur content of 80 ppm. However, the Task Force indicated that the data available on the impacts of sulphur on low-emission vehicles at levels greater than 80 ppm were limited and, as a result, it could not determine with a reasonable degree of certainty whether a gasoline sulphur level above 80 ppm would be compatible with low-emission vehicles.

Subsequent to the Task Force's report, two major studies were completed which provided additional information on the effects of sulphur on exhaust emissions from low-emission vehicles, confirming some of the earlier findings concerning vehicle/fuel compatibility.

The first study was conducted by the Coordinating Research Council (CRC), an organization that is sponsored by the American Petroleum Institute (API) and the American Automobile Manufacturers Association (AAMA). The second study was completed jointly by the AAMA and the Association of International Automobile Manufacturers (AIAM). In October 1998, a Society of Automotive Engineering (SAE) Technical Paper was published which summarizes the CRC test program and its results, including a comparison with the AAMA/AIAM program. While overall emissions were lower in the AAMA/AIAM test program, the sulphur effects measured in the two programs were similar both in magnitude and in the shape of the sulphur response curve. The main conclusions outlined in this paper related to the effects of sulphur on the emissions from low-emission vehicles are summarized as follows:

- Reducing the sulphur level in gasoline produces statistically significant reductions in LEV fleet emissions of non-methane hydrocarbons, CO and NOx;
- The fleet sulphur response for all emissions was linear with sulphur for low mileage catalysts and non-linear with

ni CARB ou l'EPA des É.-U. ne croit que le soufre peut à lui seul mener au mal fonctionnement en masse des systèmes de diagnostic de bord sur les véhicules existants ou les LEV futurs. Bien que ni l'une ni l'autre des agences ne croit qu'il soit nécessaire de diminuer les exigences pour les systèmes de diagnostic de bord sur la base des incidences du soufre, les deux ont décidé de revoir les préoccupations des fabricants d'automobiles face aux effets du soufre et ce, pour chacun des modèles de véhicule;

- bien que le soufre dans l'essence réduise le rendement du catalyseur et puisse même affecter la performance des détecteurs d'oxygène et des systèmes de diagnostic de bord, l'ampleur des effets du soufre peut varier et dépend d'un nombre de facteurs. Aucun système n'a été identifié comme étant totalement immunisé contre les effets du soufre;
- les effets d'une essence à teneur en soufre élevée sur le catalyseur, les détecteurs d'oxygène, et les systèmes de diagnostic de bord des véhicules existants sont réversibles dès le retour à une opération alimentée d'essence à faible teneur en soufre, pourvu que le véhicule fonctionne pour une période de temps suffisante avec un ratio élevé air/carburant à haute température. Les données sommaires disponibles pour les LEV suggèrent que les effets du soufre peuvent ne pas être complètement réversibles à cause des exigences plus strictes du contrôle du ratio air/carburant.

Dans son rapport, le Groupe d'étude reconnaît que les véhicules produisant peu d'émissions sont conçus pour remplir les exigences de conformité « en service » lorsqu'alimentés d'essence de la Californie ayant une teneur en soufre moyenne de 30 ppm et un maximum de 80 ppm. Le Groupe d'étude a cependant indiqué que les données sont limitées sur les impacts du soufre sur les véhicules produisant peu d'émissions pour des concentrations dépassant 80 ppm. Il leur a donc été impossible de déterminer, à un niveau de certitude raisonnable, la compatibilité des véhicules produisant peu d'émissions à une essence à teneur en soufre excédant 80 ppm.

Deux études majeures ont été complétées après le rapport du Groupe d'étude produisant des informations additionnelles sur les effets du soufre sur les émissions des véhicules produisant peu d'émissions. Ces études ont confirmé certains faits déjà acquis concernant la compatibilité véhicule-carburant.

La première étude fut menée par le Coordinating Research Council (CRC), un organisme commandité par l'American Petroleum Institute (API) et l'American Automobile Manufacturers Association (AAMA). La seconde a été complétée conjointement par l'AAMA et l'Association of International Automobile Manufacturers (AIAM). Publié en octobre 1998, un document technique produit par la Society of Automotive Engineering (SAE) résume le programme d'essais du CRC et ses résultats, incluant une comparaison au programme AAMA/AIAM. Même si les émissions du programme AAMA/AIAM étaient plus basses, les effets du soufre mesurés dans les deux programmes sont semblables tant pour l'étendue que pour la forme de la courbe de réaction au soufre. Les conclusions principales tirées de ce rapport et ayant trait aux effets du soufre sur les émissions des véhicules produisant peu d'émissions sont les suivantes :

- la réduction du soufre dans l'essence produit des réductions statistiquement considérables pour les parcs de véhicules LEV des émissions d'hydrocarbures non méthane (HCNM), de CO et de NOx;
- la réaction au soufre du parc automobile offre une relation linéaire au soufre pour toutes les émissions des catalyseurs à

sulphur for vehicles with aged catalytic converters with the largest sulphur effects occurring at low sulphur levels;

- Sulphur did not have any effect on fleet-average engine-out emissions. All of the quantified sulphur impact was due to impacts on vehicle catalyst efficiency;
- The LEVs tested in the program had larger sulphur impacts compared to previous test programs on older technology vehicles, particularly for NO_x emissions. Sulphur's effects on NMHC and CO were larger on a percentage basis but similar on an absolute basis compared to previous test programs. However, sulphur's effect on NO_x emissions in the LEV test program were larger both on a percentage and absolute basis compared to previous programs; and,
- All vehicle models had the same directional response to sulphur, but some models have sulphur responses that are significantly different in magnitude from each other.

In October 1998, the CRC released the results of a new study which provides additional information on the reversibility of gasoline sulphur effects on low-emission vehicles.

The CRC Sulphur/Reversibility test program evaluated the reversibility of sulphur's effects on a fleet of six 1997 LEV models using two different driving schedules as purge cycles: the LA4 cycle and the US06 cycle. The LA4 cycle forms the basis of the conventional federal test procedure (FTP) and represents an urban drive. The US06 cycle is a new test cycle designed to address emissions which occur during more aggressive driving behavior than is represented in the LA4 cycle, including higher speeds and accelerations. Initial and final emission tests were conducted with a gasoline sulphur level of 30 ppm while intermediate tests were performed with a high sulphur level of 630 ppm.

The results of the CRC test program indicate that for the fleet of 6 LEV models tested, on average, the irreversibility of sulphur effects was dependent on the purge cycle and the pollutant. Specifically, with the LA4 purge cycle, sulphur effects on CO and NO_x demonstrated statistically significant irreversibility (approximately 79% and 84% recovery, respectively) and NMHC demonstrated no statistically significant irreversibility (approximately 100% recovery). With the US06 purge cycle, there was no statistically significant irreversibility for any pollutant. On an individual vehicle basis, statistically significant irreversibility of sulphur effects was demonstrated on every vehicle for at least one pollutant (between 18% and 96% recovery) with the LA4 purge cycle. With the US06 purge cycle, approximately 100% recovery was demonstrated on 3 of the vehicles tested and the remaining 3 vehicles showed statistically significant irreversibility for at least one pollutant (between 85% and 95% recovery).

It is important to note that the low-emission vehicles tested in the CRC reversibility test program were not calibrated to meet future emission standards associated with the new supplemental

bas taux de millage et une relation non-linéaire pour les véhicules dont le convertisseur catalytique est âgé; les effets du soufre les plus marqués prennent place à une teneur en soufre plus basse;

- le soufre n'a pas eu d'effet sur la moyenne des émissions « à la sortie du moteur » du parc des véhicules. Tous les impacts quantifiés sont attribuables aux effets sur le rendement des catalyseurs des véhicules;
- les LEV dont on a fait l'essai au cours du programme ont démontré les effets du soufre de façon plus marquée comparativement aux essais antérieurs menés sur les véhicules de technologie plus âgée, et plus spécialement en regard des émissions de NO_x. Les impacts du soufre sur les HCNM et le CO sont plus marqués en pourcentage mais semblables sur une base absolue. Par contre, les effets du soufre sur les émissions de NO_x dans les essais des LEV sont plus grands tant sur la base du pourcentage que du ratio absolu en comparaison aux programmes antérieurs;
- tous les modèles de véhicules ont directionnellement la même réaction au soufre bien que certains modèles aient une réaction dont la magnitude diffère considérablement entre eux.

Le CRC a publié en octobre 1998 les résultats d'une nouvelle étude qui fournit des informations additionnelles sur la réversibilité des effets du soufre dans l'essence sur les véhicules produisant peu d'émissions.

Le programme d'essais de la CRC sur le soufre et la réversibilité a évalué la réversibilité des effets du soufre sur un parc de six véhicules LEV, modèles 1997, en utilisant deux horaires différents de conduite comme cycles de purge : le cycle LA4 et le cycle US06. Le cycle LA4 est la base de la procédure d'essai fédérale (federal test procedure - FTP) classique et représente une conduite urbaine. Le cycle US06 est un nouveau cycle d'essai conçu pour vérifier les émissions résultant d'une conduite plus agressive que celle représentée par le cycle LA4, incluant des accélérations et des vitesses plus élevées. Les essais d'émissions du début et de la fin du programme ont été menés avec de l'essence à teneur en soufre de 30 ppm tandis que les essais intermédiaires ont porté sur de l'essence à teneur en soufre de 630 ppm.

Les résultats du programme d'essais du CRC indiquent que, en moyenne, l'irréversibilité des effets du soufre dépend du cycle de purge et du polluant pour le parc des six véhicules LEV en essai. Particulièrement, au chapitre du cycle LA4, les effets du soufre sur le CO et les NO_x ont démontré une irréversibilité statistiquement considérable (à peu près 79 % et 84 % de récupération respectivement) et les HCNM ont démontré aucune irréversibilité statistiquement considérable (à peu près 100 % de récupération). Pour le cycle de purge US06, il n'y a eu aucune irréversibilité considérable pour n'importe lequel des polluants. Pour les véhicules sur une base individuelle, chacun a démontré une irréversibilité statistiquement considérable pour au moins un des polluants (entre 18 % et 96 % de récupération) avec le cycle de purge LA4. Pour le cycle de purge US06, à peu près 100 % de récupération a été obtenu pour trois des véhicules à l'essai. Les trois autres véhicules ont démontré une irréversibilité statistiquement considérable pour au moins un des polluants (entre 85 % et 95 % de récupération).

Il est à noter que les véhicules produisant peu d'émissions vérifiés au cours du programme d'essai de réversibilité du CRC n'avaient pas été calibrés pour se conformer aux normes

federal test procedure (SFTP). As indicated in the GWG report, it is expected that vehicle manufacturers will have to further reduce the amount of time low-emission vehicles will operate under rich air/fuel ratio conditions in order to comply with SFTP standards. This strategy would tend to reduce the opportunity for purging the sulphur from vehicle catalysts under in-use conditions and could result in a greater degree of irreversibility than observed in the CRC program.

In 1998, the U.S. EPA finalized a voluntary clean car program known as the National Low Emission Vehicle Program (NLEV) under which vehicle manufacturers committed to exceed current regulatory emission requirements by certifying vehicles sold nationwide in the U.S. to California's low-emission vehicle standards beginning in the 2001 model year. In establishing the final requirements of the voluntary NLEV program, the U.S. EPA recognized that the potential effects of high sulphur levels on the on-board diagnostics and emission control systems of low-emission vehicles were an important issue for vehicle manufacturers. Consequently, the EPA included provisions to allow potential problems related to fuel sulphur effects on emissions performance of NLEV vehicles to be addressed on a case-by-case basis. Under these provisions, upon a request from a manufacturer which is supported by appropriate data, EPA will consider allowing modifications to on-board diagnostic systems or the use of special preconditioning procedures prior to in-use emission testing in order to avoid potential problems which could result from high sulphur fuels. This approach provides a mechanism for addressing potential problems with the context of the NLEV program, as more information becomes available.

Vehicles that are designed to comply with low-emission vehicle standards are already being sold in Canada. While a program similar to the U.S. NLEV has not been formalized for Canada at this time, it is expected that an increasing number of low-emission vehicles will be marketed in Canada as a result of the highly integrated nature of the North American automotive market. While low-emission vehicles generally provide emission reduction benefits relative to Tier 1 vehicles when operated at today's average sulphur levels, the potential emission performance of these vehicles is diminished considerably due to high sulphur levels. For example, the results of the CRC emission test program indicate that increasing sulphur from 30 ppm to 330 ppm, on average, produced the following increases in LEV fleet emissions with aged catalysts: 0.017 g/mile (30%) for NMHC, 0.538 g/mile (66%) for CO and 0.154 g/mile (103%) for NOx.

Canada's emission standards are designed to remain aligned with U.S. national emission regulations under the *Clean Air Act*. As indicated earlier, the U.S. EPA is in the process of developing more stringent vehicle emission standards, known as Tier 2 standards, for the 2004 model year time frame. The U.S. EPA has identified sulphur levels in gasoline as a potentially significant factor in determining the emission control potential of future Tier 2 vehicles, and, as indicated previously, is developing appropriate gasoline sulphur standards to coincide with the introduction future Tier 2 vehicle emission control technology.

d'émissions futures associées à la nouvelle procédure d'essai fédérale supplémentaire (supplemental federal test procedure - SFTP). Tel qu'indiqué au rapport du GTG, on prévoit que les fabricants de véhicules auront à réduire les périodes où les véhicules produisant peu d'émissions fonctionnent dans des conditions de ratio élevé air/carburant afin de se conformer aux normes SFTP. Cette stratégie tendrait à réduire les occasions de purger le soufre du catalyseur dans des conditions « en service » et pourrait résulter en un degré d'irréversibilité plus élevé que celui observé au cours des essais du programme CRC.

En 1998, l'EPA des États-Unis a mis au point les derniers détails d'un programme volontaire de véhicules propres reconnu sous le nom de National Low Emission Vehicle Program (NLEV) selon lequel les fabricants de véhicules se sont engagés à dépasser les exigences réglementaires courantes en certifiant les véhicules vendus au niveau national aux États-Unis comme conformes aux normes de la Californie pour les véhicules produisant peu d'émissions en commençant avec les modèles de 2001. En établissant les exigences finales du programme volontaire NLEV, l'EPA des É.-U. a reconnu que les effets potentiels d'un niveau élevé de soufre sur les systèmes de diagnostic de bord et les systèmes antipollution des véhicules produisant peu d'émissions étaient une question importante pour les fabricants de véhicules. Par conséquent, l'EPA des É.-U. a prévu d'adresser, sur une base de cas individuel, les problèmes reliés aux effets du soufre dans le carburant sur le rendement des émissions des véhicules NLEV. En vertu de cette prévision, un fabricant peut, sur demande appuyée par des données appropriées, recevoir la permission de modifier les systèmes de diagnostic de bord ou d'utiliser des procédures de pré-conditionnement précédant l'essai des émissions « en service » afin d'éviter les problèmes potentiels qui pourraient résulter de l'usage de carburant à teneur élevée en soufre. Cette approche procure une façon d'adresser les problèmes qui pourraient surgir à l'application du programme NLEV à mesure que plus d'information devient disponible.

Les véhicules conçus pour se conformer aux normes des véhicules produisant peu d'émissions sont déjà en vente au Canada. Bien qu'un programme semblable au NLEV des É.-U. n'ait pas encore été établi au Canada, on prévoit qu'un nombre grandissant de véhicules produisant peu d'émissions y seront mis en marché à cause de la nature intégrée du marché automobile nord-américain. Malgré que les LEV produisent des avantages de réduction des émissions comparativement aux véhicules de catégorie Tier 1 lorsqu'alimentés à l'essence contenant le niveau moyen de soufre d'aujourd'hui, le rendement potentiel de ces véhicules est considérablement amoindri à cause des hauts niveaux de soufre. Par exemple, les résultats du programme d'essais des émissions du CRC indiquent qu'une hausse du soufre de 30 ppm à 330 ppm, en moyenne, a produit les augmentations suivantes dans les émissions provenant d'un parc de véhicules LEV avec catalyseur âgé : 0,017 gm/mille (30 %) pour les HCNM, 0,538 gm/mille (66 %) pour le CO et 0,154 gm/mille (103 %) pour les NOx.

Les normes canadiennes d'émissions sont conçues pour demeurer alignées aux règlements nationaux américains sur les émissions du *Clean Air Act*. Tel que mentionné plus haut, l'EPA des É.-U. est à préparer des normes plus strictes pour les émissions des véhicules, appelées normes des véhicules de catégorie Tier 2 pour les modèles de l'année 2004. L'EPA des É.-U. a identifié la teneur en soufre de l'essence comme facteur important dans la détermination des contrôles des émissions des véhicules de catégorie Tier 2, et par conséquent, élabore des normes appropriées de soufre dans l'essence pour coïncider avec l'introduction des technologies de contrôle des émissions de ces véhicules.

The introduction of a national 30 ppm sulphur standard for Canadian gasoline will ensure that the catalysts, oxygen sensors and on-board diagnostic systems of all vehicles in Canada, and in particular low-emission vehicles, will not be adversely affected by high levels of sulphur in gasoline. While the details of U.S. regulatory emission requirements for Tier 2 vehicles and for sulphur in gasoline standards will not be finalized for some time, it is anticipated that the level of sulphur control in the Regulations for 2005 will, as a minimum, meet the compatibility requirements of Tier 2 vehicles.

Finally, the Regulations could also make a positive contribution to Canada's efforts to reduce greenhouse gas emissions from motor vehicles. High sulphur gasoline can impair the performance of some advanced high-efficiency vehicle technologies such as direct injection engines equipped with lean NOx catalysts. The GWG report indicated that vehicles equipped with this technology could appear in test market quantities shortly after 2000, with significant growth potential in the 2005-2010 period. However, it was also indicated that this technology is very sensitive to sulphur effects and would require very low sulphur fuel (50 ppm or lower) in order to enable lean NOx catalysts to function effectively. While the ability of this technology to meet future emission standards and the required level of sulphur control are uncertain at this time, the Regulations will provide vehicle manufacturers with the regulatory certainty that gasoline with low sulphur levels will be available in Canada by 2005 and could therefore facilitate the introduction of high-efficiency vehicle technologies.

Benefits of Regulatory Efficiency

A number of features have been incorporated into the design of the Regulations in order to minimize impacts on the private and public sectors.

First, the phase-in achieves 95% of the benefits associated with a nation-wide 30 ppm standard. In addition, the phase-in provides industry with a degree of flexibility to make strategic decisions (i.e., capital investment; marketing; alternative supply). Refiners have the choice to meet the 30 ppm (2005) requirement in one or two steps, whichever is most advantageous to them. The option to meet the 150 ppm average over the entire 30-month interim period provides suppliers with a further degree of flexibility in making business and investment decisions. As well, by setting sulphur limits similar to those in Europe, for U.S. RFG and likely for limits generally applicable in the U.S., independent suppliers have a wider range of supply options, and therefore the ability to compete more effectively, than would have been the case under several of the other options being considered.

Second, the Regulations include a degree of flexibility in meeting the new requirements, thereby providing companies with the opportunity to find the most cost-effective response. Commencing January 1, 2005, suppliers have the option to meet either a 40 ppm limit for every litre of gasoline, or to meet a 30 ppm pool average with an associated never-to-be-exceeded 80 ppm per litre limit. During the interim period, suppliers can also select between either meeting a fixed limit or the pool average.

L'adoption au niveau national d'une norme de soufre de 30 ppm dans l'essence canadienne assure que les catalyseurs, les détecteurs d'oxygène et les systèmes de diagnostic de bord de tous les véhicules au Canada, et spécialement les véhicules produisant peu d'émissions, ne seront pas affectés par la teneur élevée en soufre de l'essence. Bien que les détails des exigences pour les émissions des véhicules de catégorie Tier 2 des É.-U. et leurs normes pour la teneur en soufre de l'essence ne seront pas connus pour quelque temps, on prévoit que le niveau du contrôle de la concentration de soufre dans la réglementation de 2005 sera conforme, au minimum, aux exigences de compatibilité des véhicules de catégorie Tier 2.

Enfin, le règlement peut contribuer aux efforts du Canada pour réduire les émissions de gaz d'effet de serre provenant des véhicules à moteur. L'essence à haute teneur en soufre peut affecter la performance de certains véhicules à technologie avancée de haut rendement telle les moteurs à injection directe équipés de catalyseurs à faible production de NOx. Le rapport du GTG a indiqué que les véhicules construits avec cette technologie pourraient être produits en quantité d'essai tôt après l'an 2000 avec un potentiel considérable de croissance dans la période 2005-2010. Il a cependant aussi été souligné que cette technologie est très sensible aux effets du soufre et demanderait de l'essence à très faible teneur en soufre (moins de 50 ppm) afin de permettre au catalyseur à faibles émissions de NOx de fonctionner efficacement. Même s'il existe des incertitudes concernant le niveau de contrôle de la teneur en soufre et la capacité de cette technologie à se conformer aux futures normes d'émissions, le règlement procure la certitude aux fabricants de véhicules que l'essence à faible teneur en soufre sera disponible au Canada à compter de 2005. Cela pourrait faciliter l'introduction de véhicules à technologies de haut rendement.

Avantages de l'efficacité du règlement

Certaines caractéristiques ont été incorporées dans la conception du règlement de façon à réduire au minimum les impacts sur les secteurs public et privé.

En premier lieu, l'introduction par étape réalise 95 % des avantages associés à une norme nationale de 30 ppm. De plus, cette approche procure à l'industrie un degré de flexibilité pour prendre des décisions stratégiques (c.-à-d., investissement de capital, marketing, autre source d'approvisionnement). Les raffineurs ont le choix de se conformer à la norme 30 ppm (2005) en une ou deux étapes selon l'avantage économique. L'option de se conformer à la limite moyenne de 150 ppm sur l'étendue de la période intérimaire de 30 mois procure aux fournisseurs un degré de flexibilité additionnel dans leur prise de décision au chapitre de leurs affaires et de leurs investissements. De plus, l'adoption de limites de soufre semblables à celles de l'Europe, de l'essence reformulée des É.-U. et probablement de celles applicables en général aux États-Unis, donne aux fournisseurs indépendants plus de choix de sources d'approvisionnement que s'ils devaient se conformer à certaines des autres options, et conséquemment, leur donne la capacité de faire compétition plus efficacement.

En second lieu, le règlement inclut un degré de flexibilité dans la conformité aux exigences, donnant ainsi l'opportunité aux compagnies de trouver la façon la plus efficace de réagir face aux coûts. À compter du 1^{er} janvier 2005, les fournisseurs ont l'option de se conformer à une limite de 40 ppm par litre d'essence, ou de se conformer à une moyenne de l'ensemble des lots de 30 ppm avec une limite à ne jamais dépasser de 80 ppm par litre. Au cours de la période intérimaire, les fournisseurs peuvent aussi

Suppliers have the opportunity to select their preferred option based on their own individual situation.

Third, the Regulations attempt to minimize the paper burden associated with their administration and enforcement. The sampling, testing and reporting requirements parallel those in place under the *Benzene in Gasoline Regulations*. Specifically, the monitoring and reporting requirements focus on suppliers (refineries; importers; blenders) rather than retailers (service stations), thereby limiting the scope of the reporting and monitoring program. Reducing the paper burden reduces not only the cost to the private sector, but the cost to Environment Canada to administer and enforce the Regulations.

Costs

The Cost and Competitiveness Assessment Panel engaged consultants to undertake two studies. The first focused on the capital and operating costs required at Canadian refineries to produce low sulphur gasoline and diesel fuel. The second assessed the impacts of those costs on the competitiveness and viability of the Canadian refining industry. The results of these two studies were used by the GWG in its analysis and deliberations.

It is important to note that the GWG did not assess the precise option being implemented by the Regulations. Since refiners have a choice as to whether they meet the 30 ppm (2005) requirement in one or two steps (i.e., 150 ppm in 2002 and 30 ppm in 2005), it is difficult to predict what course of action will be followed by companies for each refinery. However, if one assumes that all refiners will opt for the most cost-effective course of action, then the costs and impacts on the industry will be less than those associated with the GWG's Option A.1. Therefore, the numbers and discussion outlined below should be viewed as "upper bound" estimates of the costs and impacts on industry, with the actual costs and impacts on industry being less than those stated.

Several new technologies are becoming available that could greatly reduce the costs to the refining industry of reducing the level of sulphur in gasoline to 30 ppm. A number of facilities in North America currently have construction underway or planned to utilize one of the more efficient sulphur reduction processes. The new technologies have the potential to reduce the compliance costs to the refining industry by as much as 50%, or more, depending on the technology selected and the specifications of individual refineries.

Impacts on the Refining Industry

The *Cost and Competitiveness Assessment Panel Report* estimated that the costs to reduce sulphur in gasoline to 30 ppm would be \$1.8 billion in capital expenditures and \$119 million per year in operating costs. The costs would be borne unequally amongst Canadian refineries. Some refineries will face economic challenges in meeting the low sulphur gasoline requirements while others will actually profit. The consultant on the competitiveness study noted that experience shows that cost estimates are frequently high and the actual costs borne by the industry are much less than anticipated. Likewise, the experience in the United States on reformulating fuels shows that compliance costs are usually less, and sometimes much less, than first estimated.

choisir de se conformer à une limite fixe ou à la moyenne de l'ensemble des lots. Les fournisseurs peuvent choisir l'option qui convient le mieux à leur opération.

Troisièmement, le règlement s'efforce de réduire au minimum la paperasse associée au respect des exigences et à l'administration. Les exigences concernant l'échantillonnage, les analyses et les rapports sont les mêmes que celles du *Règlement sur le benzène dans l'essence*. Particulièrement, les exigences concernant la surveillance et les rapports sont axées vers les fournisseurs (raffineurs, importateurs, mélangeurs) plutôt que les détaillants (stations-service), réduisant ainsi l'ampleur du programme. La réduction de la paperasse non seulement allège les coûts pour le secteur privé, mais réduit aussi les coûts d'Environnement Canada dans l'administration et l'exécution du règlement.

Coûts

Le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité ont dirigé deux études par des consultants. La première s'est penchée sur les coûts en capital et d'exploitation impliqués dans la production de l'essence à faible teneur en soufre dans les raffineries canadiennes. La seconde a évalué l'impact de ces coûts sur la compétitivité et la viabilité de l'industrie du raffinage au Canada. Le GTG a utilisé les résultats obtenus dans son analyse et ses délibérations.

Il est à noter que le GTG n'a pas précisément évalué l'option mise en vigueur par le règlement. Puisque les raffineurs ont le choix de se conformer à la norme de 30 ppm (2005) en une ou deux étapes (c.-à-d., 150 ppm en 2002, 30 ppm en 2005), il est difficile de prédire quel scénario sera adopté par une compagnie vis-à-vis une raffinerie quelconque. Si l'on assume que tous les raffineurs opteront pour l'approche la moins coûteuse, alors les coûts et les impacts sur l'industrie seront moindres que ceux identifiés par le GTG pour l'option A.1. Il est donc à remarquer que les chiffres et la discussion ci-dessous représentent plutôt la marge supérieure des évaluations des coûts et impacts sur l'industrie. Les coûts et les impacts réels sur l'industrie devraient être inférieurs.

Certaines nouvelles technologies, en voie de devenir disponibles, pourraient grandement réduire les coûts de l'industrie du raffinage dans la réduction de la teneur en soufre de l'essence à 30 ppm. Un nombre d'installations en Amérique du nord ont présentement des projets de construction en cours ou planifient l'utilisation d'un des procédés de réduction du soufre les plus efficaces. Les nouvelles technologies pourraient, en potentiel, réduire les coûts de conformité de l'industrie du raffinage jusqu'à 50 pour cent ou plus, dépendamment de la technologie sélectionnée et des particularités du site individuel.

Impacts pour l'industrie du raffinage

Le *Rapport du Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité* estime que la réduction du soufre dans l'essence à 30 ppm occasionnerait des coûts pour l'industrie de l'ordre de 1,8 milliards de dollars en capital et de 119 millions de dollars pour les coûts annuels d'exploitation. Ces coûts seraient distribués de façon inégale entre les raffineries canadiennes. Certaines raffineries devront faire face à un défi de survivance au niveau économique en se conformant aux exigences de l'essence à faible teneur en soufre tandis que d'autres réaliseront un profit. Le consultant pour l'étude sur la compétitivité a noté que les estimations de coûts sont ordinairement élevées mais que les coûts actuels déboursés par l'industrie sont d'habitude beaucoup plus bas que prévus. De même, l'expérience aux États-Unis en regard de l'essence reformulée a démontré que les coûts de conformité sont

At a 3% discount rate, the net present value of the costs of reducing sulphur in gasoline is \$3.5 billion (sensitivity of NPV; \$2.5 billion at 10%) over a 20-year period.

Over the past two decades, there has been significant rationalization of refining capacity in Canada. Potentially large investments to reduce sulphur in gasoline or diesel could cause a refiner to minimize investments and operating costs by consolidating operations, making arrangements to buy product from other domestic refiners, or by importing. Also, a varying proportion of the total cost of reducing sulphur in gasoline is expected to be recovered by the industry from consumers via a product price increase. Those refineries experiencing higher costs and less capability to recover those costs in the marketplace may face economic challenges. In its analysis for the Cost and Competitiveness Panel, the consultant indicated that 3 to 4 refineries (1 in western Canada; 1 to 2 in Ontario; 1 in eastern Canada) could have their economic viability threatened and choose to shutdown rather than make the necessary investment to produce 30 ppm gasoline. The consultant estimated that 1 to 3 refineries could have their economic viability threatened if required to produce 150 ppm gasoline. A typical refinery employs approximately 350 persons directly (range 100 to 800) and supports another 1,500-to-3,000 indirect jobs.

New analysis provided by the Canadian refining industry as part of its comments to the GWG indicated that the potential to recover compliance costs in the marketplace are improved from the original consultant's report if the United States also reduces the level of sulphur in its gasoline. Assuming no refineries shut down, the analysis indicated that refiners have a better opportunity to recover their costs in the marketplace when product specifications are similar in Canada and the United States. The same analysis suggested that the worst case scenario was Canada adopting a 150 ppm level and the United States a 30 ppm level.

Given the inter-relationship between potential price uplift, refinery viability and who eventually pays to reduce sulphur in gasoline, the new analysis suggests that the refining industry will be able to recover a greater proportion of its compliance costs from consumers through increased gasoline prices than was estimated by the consultant in its analysis for the Cost and Competitiveness Panel. This would mean a higher level of cost recovery for refiners and a lessening to some degree of the economic challenges facing certain facilities.

The U.S. EPA intends to regulate sulphur in gasoline, with controls likely to be introduced in 2003 at the earliest. Canadian refiners advise that any difference between U.S. and Canadian sulphur requirements would result in a smaller increase in the price of gasoline than would otherwise occur. A smaller price increase would result in lower financial rates of return on investments made by refineries to reduce sulphur. According to a recent industry study, a smaller price increase would occur both for the situation where Canadian requirements are more stringent than U.S. requirements, and where they are less stringent.

ordinairement moindre, et souvent beaucoup moins, que les estimations originales.

Pour un taux d'actualisation de 3 %, la valeur actuelle nette des coûts de réduction du soufre dans l'essence est de 3,5 milliards de dollars (sensibilité de la VAN; 2,5 milliards de dollars à 10 %) pour une période de vingt ans.

Au cours des deux dernières décennies, il y a eu une rationalisation marquée de la capacité de raffinage au Canada. Devant l'obligation d'investir de larges sommes pour réduire le soufre dans l'essence ou le carburant diesel, un raffineur pourrait chercher à réduire au minimum ses investissements et ses coûts d'exploitation soit en consolidant ses opérations, soit en faisant une entente pour acheter ses produits d'un autre raffineur canadien, ou en les important de l'extérieur du Canada. En plus, on s'attend à ce qu'une proportion variable du coût total de la réduction du soufre dans l'essence soit recouvrée par l'industrie par le biais d'une hausse de prix au consommateur. Les raffineries qui encourent des coûts accrus et une capacité réduite de les récupérer dans le marché devront faire face à un défi économique de survivance. Dans son analyse pour le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité, le consultant a indiqué que 3 ou 4 raffineries (1 dans l'ouest, 1 à 2 en Ontario, et 1 dans l'est du Canada) pourraient voir leur viabilité menacée, et pourraient choisir de fermer au lieu de faire l'investissement nécessaire à la production de l'essence à 30 ppm. Le consultant a estimé que d'une à trois raffineries seraient menacées au niveau économique si elles devaient produire de l'essence à 150 ppm. Une raffinerie type emploie environ 350 personnes directement (plage de 100 à 800) et supporte de 1 500 à 3 000 emplois indirects.

Une nouvelle analyse, faisant partie des commentaires de l'industrie canadienne du pétrole au GTG, indique que le potentiel de récupération des coûts de conformité, dans le marché, est amélioré comparativement à l'étude originale du consultant, si les États-Unis réduisent aussi leurs niveaux de soufre dans l'essence. L'analyse indique que, si l'on assume aucune fermeture de raffineries, la meilleure opportunité de transmettre les coûts aux consommateurs se trouve au moment où les exigences sont semblables au Canada et aux États-Unis. La même analyse suggère que le pire scénario serait l'adoption d'une norme de 150 ppm au Canada tandis que les États-Unis choisirait une limite de 30 ppm.

En considérant les interrelations entre la hausse potentielle de prix, la viabilité des raffineries, et en fin de ligne, ceux qui paient la note pour la réduction du soufre dans l'essence, cette nouvelle information suggère que l'industrie du raffinage pourra faire assumer, par le biais d'une hausse des prix de l'essence, une plus large part des coûts de conformité aux consommateurs que le consultant n'avait estimé dans son analyse pour le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité. Sous ces conditions, les raffineurs pourraient récupérer une plus grande partie de leurs coûts et la menace économique pour certaines installations serait quelque peu réduite.

L'EPA des États-Unis entend réglementer la teneur en soufre de l'essence et l'adoption des premières mesures à cet égard est prévue au plus tôt en 2003. Les raffineurs canadiens ont indiqué qu'en présence d'un écart entre les normes américaines et canadiennes, l'augmentation du prix de l'essence sera plus faible qu'elle l'aurait été autrement. Une plus faible augmentation du prix de l'essence signifie un taux de rendement inférieur pour les sommes investies par les raffineries afin de réduire la teneur en soufre de l'essence. Selon les résultats d'une étude menée par l'industrie, du moment qu'un écart existe, l'augmentation du prix

Natural Resources Canada (NRCan), based on information from the sulphur in fuels process and on discussions with oil companies, indicated that up to four refineries could choose to close if required to produce gasoline with 30 ppm sulphur (2 in Western Canada; 1 in Ontario; and 1 in Quebec/Atlantic Canada). NRCan also indicated that only one refinery would consider closing if the industry was required to produce gasoline with 150 ppm sulphur (2002). The closure of four refineries would result in the loss of approximately 1,000 direct jobs. Construction activity at other refineries to reduce sulphur would partially offset the refinery job losses in the short-term.

As part of its comments on the proposed *Sulphur in Gasoline Regulations*, the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) submitted the executive summary of a draft consultant's report that discussed the potential competitiveness implications of the proposed Regulations. The draft consultant's report suggested that from 2 to 6 refineries could be threatened by the proposed Regulations. The consultant expressed the opinion that "...if Canadian and U.S. sulphur gasoline regulations are harmonized, the risk of refinery shutdowns and lost jobs could be greatly reduced".

Impacts on Independent Suppliers

In addition to domestic refiners, importers and blenders of gasoline will be affected by the Regulations. These companies will have to ensure that their product meets the requirements of the new Regulations. Presently, independent distributors import gasoline from Europe and the United States when the price differential is sufficient to offset the transportation costs. The introduction of a Canadian standard for sulphur in gasoline will reduce the number of sources from which importers can purchase. This is expected to affect the competitiveness of those independent distributors who presently import a large proportion of their gasoline.

Independent suppliers may have more difficulty obtaining supplies of low sulphur gasoline both domestically, if there is a rationalization of Canadian refineries, and from foreign sources, if volumes cannot be obtained at a competitive price. This could put the economic viability of some independent suppliers at risk. In its report to the Cost and Competitiveness Panel, the consultant identified the potential difficulty some independents may have obtaining product if requirements in Canada were significantly lower than the United States and if Canadian refineries shut down. Both factors would increase the competitive pressure on the independent sector. The consultant that completed the competitiveness study for the Cost and Competitiveness Assessment Panel found that in response, independents may need to join forces to increase their buying power in order to obtain product with the appropriate characteristics. Although the Canadian independent sector would need to be prepared to face some increased competitiveness in the marketplace, the consultant concluded that "[refiners]...should still be able to obtain sufficient supplies from off-shore as well as U.S. refiners".

de l'essence serait plus faible sans égard à ce que les limites imposées par le Canada soient plus rigoureuses ou moins strictes que celles établies par les États-Unis.

À la lumière des informations obtenues au cours du processus d'études du soufre dans les carburants et de discussions tenues avec les compagnies pétrolières, Ressources naturelles Canada (NRCan) a indiqué que jusqu'à quatre raffineries pourraient choisir de fermer leurs portes si elles sont obligées de produire de l'essence à 30 ppm de soufre (2 dans l'ouest canadien; 1 en Ontario; 1 dans la région Québec/Atlantique). NRCan a aussi indiqué qu'une seule raffinerie pourrait considérer la fermeture si l'industrie est obligée de produire de l'essence à 150 ppm (2002). La fermeture de quatre raffineries résulterait en une perte d'environ 1 000 emplois directs. Les travaux de construction que nécessiterait la réduction de la teneur en soufre de l'essence produite à d'autres raffineries compenseraient en partie ces pertes d'emplois à court terme.

Dans ses commentaires sur l'ébauche du *Règlement sur le soufre dans l'essence*, l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) a inclus le résumé d'une ébauche de rapport produit par un consultant qui adresse les incidences potentielles du règlement sur la compétitivité. Cette ébauche suggérait que de deux à six raffineries seraient mises à risque par le règlement proposé. Le consultant exprimait l'opinion que « ... les risques de fermeture de raffineries et de pertes d'emplois seraient grandement réduits par l'harmonisation des règlements canadien et américain concernant le soufre dans l'essence ».

Impacts sur les fournisseurs indépendants

En plus des raffineurs canadiens, le règlement affectera aussi les importateurs et les mélangeurs d'essence. Ces compagnies devront s'assurer que leurs produits respectent les exigences du règlement. Actuellement, les distributeurs indépendants importent de l'essence de l'Europe et des États-Unis lorsque la différence de prix est suffisante pour compenser les coûts de transport. L'adoption d'une norme canadienne pour le soufre dans l'essence réduira le nombre de sources potentielles d'achats des importateurs. On s'attend à ce que cela affecte la compétitivité des distributeurs qui importent actuellement une large part de leur essence.

Le fait de prescrire une faible teneur en soufre pourrait rendre plus difficile aux distributeurs indépendants l'approvisionnement en carburants tant sur le marché national, s'il y avait une rationalisation du secteur canadien des raffineries, que sur le marché international, si les distributeurs ne pouvaient s'approvisionner à des prix concurrentiels. La viabilité économique de certains fournisseurs indépendants pourrait être mise à risque. Le consultant a identifié, dans son rapport au Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité, la difficulté de certains indépendants à s'approvisionner si les exigences canadiennes sont beaucoup plus basses que celles des États-Unis et si certaines raffineries canadiennes devaient fermer. Les deux facteurs augmenteraient l'impact de la compétition sur le secteur indépendant. Le même consultant a découvert qu'en retour, les indépendants pourraient se voir forcés de joindre leurs efforts pour augmenter leur pouvoir d'achat afin de se procurer des produits qui se conforment aux spécifications. Même si le secteur indépendant canadien devait faire face à une compétitivité accrue, le consultant a conclu que « ... les raffineurs devraient encore être capable de s'approvisionner de façon adéquate des sources étrangères et des raffineurs américains ».

The phase-in will introduce sulphur in gasoline standards in Canada that are similar to those in Europe, and the 150 ppm interim level will be approximately the same as U.S. RFG requirements. Data from Statistics Canada and Revenue Canada show that, at present, Europe is by far the largest supplier of imported gasoline, especially in eastern and central Canada. The European Union recently announced that low sulphur gasoline (50 ppm maximum limit) will be required in 2005, with an interim step of 150 ppm in 2000. It is expected that the European Union will introduce fiscal measures to encourage earlier production of low sulphur gasoline. Under these conditions, Canadian independents with access to European markets should be able to obtain gasoline meeting the Canadian standard. Independents will also be able to import U.S. RFG during the period prior to 2005. As a result, the level and timing specified in the Regulations provides independent marketers with a wider range of supply choices than would have been the case under some of the other options considered and, therefore, the ability to compete more effectively.

Costs to Individuals and Consumers

Individuals will be affected economically by the Regulations in two ways: one, as part of the labour force for industry; and two, as consumers of gasoline.

As previously mentioned, the analysis done for the Cost and Competitiveness Panel indicated that at the 30 ppm level, 3 to 4 refineries might have their economic viability threatened and could choose to shutdown. The closure of a refinery would result in the loss of direct and indirect employment. A typical refinery employs approximately 350 persons directly (range 100 to 800) and supports another 1,500-3,000 indirect jobs.

Even in an extreme case (i.e. 4 refinery closures), the macro-economic impact of the Regulations on employment is expected to be minimal. In the short-term, employment losses resulting from closures will be offset to a large extent by increased opportunities in other sectors (e.g. construction; metal manufacturing). However, the local impacts of a refinery closure may be significant.

All suppliers will attempt to recover their costs and a return on their investment from consumers via a gasoline price increase. For the 30 ppm case, the consultant for the Cost and Competitiveness Panel estimated a price increase between 0.5 and 1.0 cents per litre. This translates on average to about \$20 annually in fuel costs per car. Prices to the consumer could be higher or lower than this estimate, depending on market conditions.

The direct and indirect impacts of higher fuel prices on consumer spending will vary spatially and between groups. The rate of change in the demand for gasoline may decline slightly, but the net impact on the economy as a whole is expected to be very small.

Interrelationship Between Refiners, Independents, and Consumers

It is important to note that the impacts on refiners, independent suppliers and consumer prices are not exclusive, but rather are very interdependent. Independent suppliers play an important role

L'approche par étape permettra l'introduction au Canada d'une norme semblable à celle de l'Europe, et la norme intérimaire de 150 ppm sera approximativement la même que les exigences américaines pour l'essence reformulée. Des données de Statistique Canada et de Revenu Canada indiquent qu'actuellement, l'Europe est, de loin, la source principale d'approvisionnement en essence de l'étranger au Canada, particulièrement dans l'est et le centre du pays. L'Union européenne a récemment annoncé que l'essence à faible teneur en soufre (limite maximum de 50 ppm) serait exigée en 2005, avec une limite intérimaire de 150 ppm en 2000. On s'attend à ce que des mesures incitatives fiscales soient introduites pour encourager la production hâtive de l'essence à faible teneur en soufre. Dans ces conditions, les distributeurs indépendants du Canada qui ont accès aux marchés européens devraient pouvoir acheter de l'essence conforme à la norme canadienne. Les fournisseurs indépendants pourront aussi importer de l'essence reformulée des États-Unis avant 2005. Comme tel, les teneurs et l'échéancier spécifiés dans le règlement procurent aux fournisseurs indépendants un plus grand choix d'approvisionnement que cela n'aurait été le cas si d'autres options avaient été considérées et donc, la possibilité de faire compétition plus efficacement.

Coûts aux individus et consommateurs

Le règlement affecte les individus en regard de l'aspect économique de deux façons : en tant que membres des travailleurs oeuvrant dans l'industrie; en tant que consommateurs d'essence.

Tel que mentionné plus haut, dans le cas d'une limite de 30 ppm, l'analyse faite pour le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité indique que de trois à quatre raffineries pourraient être économiquement menacées et pourraient choisir de fermer. La fermeture résulterait en une perte d'emplois directs et indirects. Une raffinerie type emploie environ 350 personnes directement (plage de 100 à 800) et supporte de 1 500 à 3 000 emplois indirects.

Même dans un cas extrême (c.-à-d., quatre raffineries ferment), on s'attend à ce que l'impact macro-économique du règlement soit minime. À court terme, les pertes d'emplois d'une raffinerie seraient compensées par une augmentation de possibilités d'emplois dans d'autres secteurs (construction, fabrication de métal). Cependant, les impacts locaux d'une fermeture de raffinerie pourraient être considérables.

Tous les fournisseurs tenteront de récupérer leurs coûts et obtenir un retour sur leurs investissements en augmentant le prix de l'essence aux consommateurs. Pour la limite de 30 ppm, le consultant pour le Groupe d'experts sur les coûts et la compétitivité a estimé une hausse du prix de l'essence de 0,5 à 1,0 cent par litre. Ceci équivaut en moyenne à environ 20 dollars de carburant annuellement pour un véhicule. Les prix pourraient être plus bas ou plus élevés que cette estimation selon les conditions du marché.

L'impact direct et indirect des prix plus élevés sur les habitudes de dépenses des consommateurs varie entre les différents groupes et les lieux géographiques. Le taux de changement de la demande pour l'essence pourrait diminuer d'une fraction mais l'impact net sur l'économie dans son entier devrait être très minime.

Interrelations entre les raffineurs, les fournisseurs indépendants et les consommateurs

Il faut noter que les impacts sur les raffineurs, les fournisseurs indépendants et les prix de détail ne sont pas exclusifs, mais plutôt très interdépendants. Les indépendants jouent un rôle majeur

by limiting the dominant influence of the refiners in setting domestic fuel prices. If the independents have more difficulty in accessing supplies of product, refiners are in a better position to recover a greater proportion of their costs via higher domestic gasoline prices. The inter-relationship between the three can vary considerably over time. However, as a general rule, action that improves the refiners' position adversely affects that of independents and leads to higher gasoline prices for consumers, and vice versa.

Monitoring

The federal government is responsible for the monitoring and enforcement of the Regulations. Enforcement and compliance issues are addressed in a later section.

Environment Canada presently monitors some aspects of gasoline quality (e.g., benzene, aromatics, sulphur and additives). The estimated annual cost of this activity is about 25 percent of one full-time employee and \$40,000 operating and management (O & M) costs. Given the monitoring and data gathering requirements of the Regulations, it is not expected that changes will be required to the current annual allocation of resources.

During the implementation period, it is anticipated that one-time administrative requirements will be approximately one full-time employee and \$30,000 O & M.

Consultation

Stakeholders have been integrally involved in this process from the outset. As a result, Environment Canada has benefited from a constant stream of advice and comments from a wide range of stakeholders throughout the development of this course of action.

The CCME Cleaner Vehicles and Fuels Task Group consisted of representatives from the federal and provincial governments. It consulted with industry and other non-government organizations. Stakeholders had direct input into the numerous background papers that were completed to support that process, as well as in the development of the *Report to the Canadian Council of Ministers of the Environment by the Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels* (October 23, 1995).

Following the release of the CCME Report, some stakeholders expressed concern about the information used for the CCME Report and were of the opinion that further research was required before a sulphur level in gasoline could be determined. Environment Canada responded by developing, in collaboration with public and private sector stakeholders, a process to determine an appropriate level of sulphur in gasoline and diesel fuel.

A multipartite Steering Committee was formed to oversee the fact-finding exercise. Funding was provided by both the private and public sectors. Expert Panels were selected by the Steering Committee based on their knowledge and expertise in relevant fields. The Steering Committee made a conscious effort to ensure that panel members represented a broad spectrum of views. As members of the Steering Committee, stakeholders had considerable input in the makeup of the expert panels, their mandates, scope of work and the final panel reports.

en limitant l'influence dominante des raffineurs en matière d'établissement des prix nationaux des combustibles. Si les indépendants ont plus de mal à accéder aux approvisionnements de produits, les raffineurs seront dans une position plus favorable pour hausser les prix nationaux et récupérer une plus grande partie de leurs coûts. Les interrelations entre ces trois facteurs peuvent varier considérablement avec le temps. Toutefois, règle générale, une activité qui améliore la position des raffineurs affecte négativement la position des indépendants et mène à une augmentation des prix de l'essence aux consommateurs, et vice versa.

Surveillance

Le gouvernement fédéral est responsable de la surveillance et de la mise en application du règlement. Les questions d'exécution et de conformité sont traitées dans une autre section.

Environnement Canada surveille actuellement certains aspects de la qualité de l'essence (par exemple, benzène, composés aromatiques, soufre et additifs). Le coût annuel estimé de cette activité est d'environ 25 p. 100 d'un employé à temps plein et 40 000 \$ en frais d'exploitation et de gestion. Étant donné les exigences en matière de surveillance et de collecte des données, on ne prévoit pas que l'allocation annuelle actuelle des ressources soit modifiée.

Pendant la période de mise en oeuvre, on prévoit que les besoins administratifs ponctuels seront d'environ un employé à temps plein et 30 000 \$ de frais d'exploitation et de gestion.

Consultations

Les intervenants ont été impliqués dans le processus depuis le début. De cette façon, Environnement Canada a bénéficié d'un flux continu de commentaires et d'opinions provenant d'un large éventail d'intervenants durant le développement de ce plan d'action.

Le Groupe d'étude du CCME sur les véhicules et carburants moins polluants était composé de représentants des gouvernements fédéral et provinciaux. Il a consulté les représentants de l'industrie et d'autres organismes non-gouvernementaux. Les intervenants ont pu contribuer directement aux nombreux documents produits pour supporter le processus, de même qu'au *Rapport du groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants au Conseil canadien des ministres de l'environnement* (23 octobre 1995).

Suite au rapport du CCME, quelques intervenants ont exprimé de l'inquiétude en regard de l'information utilisée dans le rapport du CCME. Ils étaient d'opinion que des recherches plus poussées étaient nécessaires avant qu'un niveau de soufre dans l'essence ne puisse être déterminé. En réponse, Environnement Canada a développé, en collaboration avec les intervenants des secteurs public et privé, un processus pour déterminer un niveau approprié de soufre dans l'essence et le carburant diesel.

Un comité directeur multi-partite fut formé pour diriger le processus de découverte des faits. L'activité fut fondée par les secteurs public et privé. Des groupes d'experts furent choisis par le comité directeur. La sélection était basée sur leurs connaissances et leur expertise dans les domaines considérés. Le comité directeur s'est assuré que les membres experts représentaient un large éventail de perspectives. En tant que membres du comité directeur, les intervenants ont eu beaucoup d'influence sur la composition des groupes d'experts, leur mandat, l'étendue du travail et leur rapport final.

A draft of each report was circulated to stakeholders for comment prior to their completion and final release to the general public in August, 1997. Stakeholders were requested to submit their views on an appropriate level of sulphur in gasoline and diesel. Fourteen submissions were received from stakeholders by the end of October, 1997.

The Government Working Group consisted of federal and provincial representatives. The *Preliminary Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel* was distributed in April, 1998, to over 250 stakeholders representing a wide range of public and private organizations. Stakeholders were requested to comment on the appropriate level of sulphur and to indicate which of the options in the Preliminary Report they supported. More than 30 responses were received from stakeholders, and each was given due consideration by the GWG in the completion of the final report.

Stakeholders were afforded the additional opportunity to elaborate on their written submissions at a workshop held in Toronto on May 21, 1998. Seven stakeholders chose to make a presentation to the GWG at that time.

The *Final Report of the Government Working Group on Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel. Setting a level for Sulphur in Gasoline and Diesel Fuel* was distributed to over 300 stakeholders on July 14, 1998. Environment Canada continued to receive and consider comments from stakeholders until the end of August, 1998.

The Minister of the Environment has tabled a status report with the CCME on implementation of the recommendations of the Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels at each CCME meeting since 1995. At the CCME meeting in October, 1997, the Minister tabled an Interim Report on the progress of determining an appropriate level of sulphur in gasoline and diesel fuel. The Minister provided further updates on the issue of sulphur in gasoline as part of the before-mentioned status report at subsequent CCME meetings.

Stakeholders' Views

The submissions by stakeholders clearly identified two schools of thought with respect to a decision on sulphur in gasoline. The majority of the respondents, including the Ontario Medical Association, the Montreal Urban Community, several cities in Ontario, and vehicle manufacturers (CVMA and AIAMC), favoured reducing sulphur in gasoline to 30 ppm. These stakeholders cited the potential health benefits and/or the vehicle/fuel compatibility issues as the reasons for immediate action. The second perspective, offered primarily by the petroleum products industry, considered the costs and competitiveness considerations to be too severe to warrant unilateral action by Canada. Instead, the petroleum industry favoured matching sulphur standards in Canada with those to be established in the United States for conventional gasoline under the EPA's Tier 2 vehicle emission standards process. This position was also supported by the Independent Retail Gasoline Marketers Association of Canada, whose major concern was continued access to low-priced products in the future.

Une ébauche de chacun des rapports d'experts fut envoyée aux intervenants pour commentaires avant de rédiger et publier la version définitive en août 1997. On a demandé aux intervenants de soumettre leur perspective sur un niveau approprié de soufre dans l'essence et le diesel. Quatorze soumissions avaient été reçues à la fin d'octobre 1997.

Le Groupe de travail gouvernemental était composé de représentants fédéraux et provinciaux. Le *Rapport préliminaire du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel* a été distribué en avril 1998 à plus de 250 intervenants qui représentent un large éventail d'organismes publics et privés. On a demandé aux intervenants de signifier leur point de vue concernant le niveau approprié de soufre dans l'essence et d'indiquer laquelle des options du rapport préliminaire ils supportaient. Plus de 30 réponses furent reçues de la part des intervenants; chacune a été dûment considérée par le GTG dans la préparation du rapport final.

Les intervenants ont aussi eu l'occasion d'expliquer leur soumission écrite lors d'une session de travail tenue à Toronto le 21 mai 1998. Sept intervenants ont présenté leur point de vue au GTG lors de cette session.

Le *Rapport final du groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel. Établissement d'une limite pour la teneur en soufre de l'essence et du carburant diesel* a été distribué le 14 juillet 1998 à plus de 300 intervenants. Leurs commentaires ont été reçus et considérés par Environnement Canada jusqu'à la fin d'août 1998.

La Ministre de l'environnement a présenté, à chaque rencontre du CCME depuis 1995, des rapports d'étape sur la mise en oeuvre des recommandations du Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants. À la rencontre du CCME en octobre 1997, la Ministre a présenté un rapport intérimaire sur le progrès obtenu dans la détermination d'un niveau approprié de soufre dans l'essence et le carburant diesel. La Ministre a présenté de plus amples mises à jour sur la question du soufre dans l'essence aux rencontres subséquentes du CCME.

Perspectives des intervenants

Les soumissions des intervenants ont révélé deux écoles de pensée concernant la réduction du soufre dans l'essence. La majorité des répondants, incluant l'Association médicale de l'Ontario, la Communauté urbaine de Montréal, plusieurs villes de l'Ontario, et les constructeurs de véhicules (ACFV et ACFIA), s'est prononcée en faveur d'une réduction à 30 ppm, se référant aux avantages pour la santé et/ou à la question de la compatibilité véhicule-carburant pour justifier une action immédiate. La seconde perspective, avancée surtout par l'industrie du pétrole, suggère que la sévérité des coûts et de l'impact sur la compétitivité est trop élevée pour justifier une action unilatérale du Canada. Conséquemment, l'industrie du pétrole favorise des normes de soufre canadiennes de paire avec celles des États-Unis au titre des essences conventionnelles prévues pour le processus de normes d'émissions des véhicules de catégorie Tier 2 de l'Environmental Protection Agency (EPA). Cette position a été appuyée par l'Association canadienne des distributeurs indépendants d'essence au détail pour qui la préoccupation majeure est l'accès ininterrompu dans le futur à un approvisionnement de produits à bas prix.

Comments on the Proposed Regulations

The proposed *Sulphur in Gasoline Regulations* were published in the *Canada Gazette Part I* on October 31, 1998. Stakeholders had 60 days to submit comments on the proposed Regulations. Submissions were received from more than 100 parties, with one submission from an environmental group being accompanied by over 800 cards of support. Comments varied widely from support for more rapid implementation of the 30 ppm standard than was outlined in the proposed Regulations to harmonization with the U.S. standard and timetable. The comments received by Environment Canada on the proposed Regulations are a matter of public record.

It is notable that in its submission on the proposed Regulations, the CPPI stated that it "...accepts that the final level of 30-ppm average, 80-ppm maximum, based on vehicle requirements, is a sound goal...". This represents a considerable evolution in the industry's views on the sulphur in gasoline issue. The CPPI also stated that it favours consistency with the United States in order to minimize the potential adverse impacts to the industry and in order to provide sufficient time for its members to evaluate emerging new technologies.

Stakeholders also provided comments on the technical details of the Regulations and suggested a number of modifications. All comments were considered prior to finalizing the Regulations. This resulted in a number of refinements to the proposed Regulations as published in the *Canada Gazette Part I* (October 31, 1998). These refinements include:

- adjusting the implementation date for the interim average level of 150 ppm from January 1, 2002 to July 1, 2002;
- adding an option for suppliers to meet the interim average level of 150 ppm either for the entire 30 months that comprise the interim period or for each of three periods (i.e. July to December, 2002, all of 2003 and all of 2004);
- removing the interim never-to-be-exceeded limit for primary suppliers for the first half (15 months) of the interim period (July 1, 2002 to September 30, 2003) and increasing it from 200 ppm to 300 ppm for the remainder of the interim period (October 1, 2003 to December 31, 2004);
- similarly, removing the never-to-be-exceeded limit for sale of gasoline during the interim period up to December 31, 2003, and increasing it to 300 ppm for the period January 1, 2004 to March 31, 2005.
- allowing suppliers to use the analysis methods as outlined in the *Benzene in Gasoline Regulations* for the purposes of record keeping and reporting; and,
- adjusting the time for submitting election notices from 120 to 60 days before the year for which the election is for.

Pursuant to section 89(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*, during the 60-day consultation period stakeholders could submit a "notice of objection" with respect to the proposed Regulations and request that the Minister establish a "Board of Review". In response to a notice of objection, the Minister "may establish a board of review to inquire into the nature and extent of the danger posed by the substance in respect of which the decision is being made, or the order or regulations is

Commentaires sur le projet de règlement

Le projet de *Règlement sur le soufre dans l'essence* a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 31 octobre 1998. Les intervenants avaient 60 jours pour soumettre des commentaires sur le projet de règlement. Plus de 100 intervenants ont soumis des commentaires dont une soumission d'un groupe environnemental accompagnée de plus de 800 cartes d'appui. Les commentaires étaient très variés allant de l'appui à une mise en oeuvre plus rapide de la norme de 30 ppm que celle du projet de règlement à l'harmonisation aux normes et échéancier des É.-U. Les commentaires reçus par Environnement Canada concernant le règlement sont matière aux dossiers publics.

Il est à noter que, dans sa soumission sur le projet de règlement, l'ICPP a dit qu'il « ... accepte comme but valable, la limite finale de 30 ppm en moyenne, avec un maximum de 80 ppm, fondée sur les exigences des véhicules ... ». Ceci représente une évolution marquée des opinions de l'industrie sur la question du soufre dans l'essence. L'ICPP s'est aussi dit favorable à l'uniformité avec les États-Unis afin de réduire la possibilité des impacts contraires sur l'industrie et de donner le temps nécessaire à ses membres pour évaluer les nouvelles technologies émergentes.

Les intervenants ont aussi commenté sur les détails techniques du règlement et suggéré certaines modifications. Tous ces commentaires ont été considérés en marge de la version finale du règlement. Il en a résulté certaines modifications au projet de règlement tel que publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I (31 octobre 1998). Les modifications incluent :

- changer la date de mise en place de la limite intérimaire de 150 ppm en moyenne du 1^{er} janvier 2002 au 1^{er} juillet 2002;
- permettre aux fournisseurs principaux de choisir de se soumettre à la limite intérimaire de 150 ppm en moyenne soit pour la période intérimaire entière de 30 mois ou pour chacune des trois périodes (c.-à-d., juillet à décembre 2002, toute l'année 2003 et toute l'année 2004);
- éliminer la limite intérimaire à ne jamais dépasser, pour les fournisseurs principaux, pour la première moitié (15 mois) de la période intérimaire (1^{er} juillet 2002 au 30 septembre 2003) et augmenter la limite de 200 à 300 ppm pour le reste de la période (1^{er} octobre 2003 au 31 décembre 2004);
- parallèlement, éliminer la limite à ne jamais dépasser pour les ventes d'essence vendue durant la période intérimaire jusqu'au 31 décembre 2003, et augmenter la limite à 300 ppm pour la période du 1^{er} janvier 2004 au 31 mars 2005;
- permettre aux fournisseurs d'utiliser les méthodes d'analyse décrites dans le *Règlement sur le benzène dans l'essence* dans le but de se conformer aux exigences de la tenue des registres et des rapports;
- modifier le temps alloué pour soumettre les avis de choix de 120 à 60 jours avant le début de l'année pour laquelle le choix est fait.

En vertu de l'article 89(1) de la *Loi canadienne sur la protection environnementale*, les intervenants peuvent, au cours de la période de consultations de 60 jours, déposer un « avis d'opposition » en regard du règlement et demander à la Ministre de constituer une « Commission de révision ». En réponse à un tel avis, la Ministre « peut constituer une commission de révision chargée d'enquêter sur la nature et l'importance du danger que représente la substance visée par la décision ou le projet de règlement ou de

proposed". The Minister received 18 notices of objection with respect to the proposed *Sulphur in Gasoline Regulations*.

After review of the notices of objection and examination of the evidence provided with respect to section 89(1) of CEPA, the Minister concluded that the evidence provided did not warrant a review of "...the nature and extent of the danger posed by the substance". Therefore, the Minister did not establish a board of review for the proposed Regulations.

Compliance and Enforcement

The Regulations represent a balance between environmental objectives, enforceability and flexibility for the regulated community. The option to use pool averages was incorporated into the Regulations to enhance the degree of operational flexibility required by industry. However, this very option also increases the cost and complexity of the Regulations, particularly the enforcement provisions.

In the case where a primary supplier chooses to meet the requirements of the Regulations on the basis of never-to-be-exceeded limits (i.e. 40 ppm sulphur), there is very little administrative burden on the primary supplier. As well, enforcement by the government is relatively straightforward although labour-intensive.

In contrast, the provisions necessary to permit the effective enforcement of a pool average (i.e. 30 ppm sulphur) are more onerous, both to the primary suppliers and to the government. Under this option, all batches of gasoline must be sampled and analyzed by the supplier. Primary suppliers using a pool average are also subject to accompanying requirements for demonstrating that they comply with the average, independent auditing, records and reports. Finally, all gasoline produced or imported under a pool average is still subject to a never-to-be-exceeded cap of 80 ppm sulphur.

The never-to-be-exceeded cap associated with the pool averages for sulphur in gasoline is very important as it restricts the amplitude of possible variations of gasoline quality and permits testing of individual batches for compliance purposes.

The overall need for a high standard of enforcement is an Environment Canada priority. Enforcement of the Regulations will require a wide range of planned and ad hoc inspections, audits, samplings, analyses, investigations and legal action by Environment Canada officials. In verifying compliance with the Regulations and when responding to violations, Environment Canada inspectors and investigators will abide by the Enforcement and Compliance Policy. In most cases, the compliance promotion, compliance verification activities and responses to violations will be done in tandem with those conducted for the *Benzene in Gasoline Regulations*.

The incremental cost of enforcing the Regulations is estimated at \$590,000 per annum for the first two years of Phase 1 (beginning in 2002) and the first year of Phase 2 (beginning in 2005). Costs are expected to decrease in subsequent years as industry establishes new systems and procedures, and as compliance rates increase.

décret en cause ». La ministre a reçu 18 avis d'opposition en regard du *Règlement sur le soufre dans l'essence*.

Après la revue des avis d'opposition et l'examen des preuves fournies en vertu de l'article 89(1) de la LCPE, la Ministre a conclu que l'évidence ne supportait pas une revue de « ... la nature et l'importance du danger que représente la substance ». La Ministre n'a donc pas constitué une commission de révision pour le règlement.

Respect et exécution

Le règlement représente un équilibre entre les objectifs environnementaux, l'application des exigences et la flexibilité pour la communauté réglementée. La possibilité d'utiliser les moyennes de l'ensemble des lots a été intégrée au règlement pour accroître la marge de manoeuvre opérationnelle requise par l'industrie. Cependant, la possibilité de respecter les exigences à partir de cette option augmente le coût et complique le règlement, en particulier en ce qui a trait aux dispositions sur l'exécution.

Si un fournisseur principal choisit de respecter les exigences du règlement en utilisant une limite à ne jamais dépasser (c.-à-d., 40 ppm de soufre), ce fournisseur est soumis à un fardeau administratif très limité. De même, l'application du règlement par le gouvernement est relativement simple bien que requérant beaucoup de main-d'oeuvre.

Par contre, les dispositions nécessaires pour assurer l'exécution efficace d'une moyenne de l'ensemble des lots (c.-à-d. 30 ppm de soufre) sont plus onéreuses, tant pour le fournisseur principal que pour le gouvernement. En vertu de cette option, le fournisseur doit échantillonner et analyser tous les lots d'essence. Le fournisseur principal qui utilise la moyenne de l'ensemble des lots est également assujéti aux exigences connexes, soit une démonstration de conformité à la moyenne, une vérification indépendante, les dossiers et les rapports. Finalement, toute essence produite ou importée en conformité à une moyenne de l'ensemble des lots est aussi assujéti à un plafond à ne jamais dépasser de 80 ppm de soufre.

Le plafond à ne jamais dépasser associé aux moyennes de l'ensemble des lots pour le soufre dans l'essence est essentiel car il limite l'amplitude des variations possibles de la qualité de l'essence et permet la vérification de la conformité des lots individuels.

La nécessité globale d'un niveau élevé d'exécution est une priorité pour Environnement Canada. L'application du règlement exigera des inspections régulières et imprévues, des vérifications, des échantillonnages, des analyses, des investigations et des poursuites légales par les officiels d'Environnement Canada. Les inspecteurs et investigateurs d'Environnement Canada appliqueront la politique d'exécution et de respect dans leur vérification de la conformité au règlement ou lors d'infractions à celui-ci. Dans la plupart des cas, la promotion de la conformité, les vérifications de conformité et les réponses aux infractions seront menées de concert avec celles pour le *Règlement sur le benzène dans l'essence*.

Le coût marginal de l'exécution du règlement est estimé à 590 000 dollars par année pour les deux premières années de la Phase 1 (commençant en 2002) et la première année de la Phase 2 (commençant en 2005). On s'attend à ce que les coûts diminuent au fil des ans à mesure que l'industrie installe de nouveaux systèmes et procédures, et que le nombre des instances de conformité augmente.

Contacts

Ross White
Oil, Gas and Energy Branch
Air Pollution Prevention Directorate
Environment Canada
Tel.: (819) 953-1120

or

Arthur Sheffield
Regulatory and Economic Analysis Branch
Economic and Regulatory Affairs Directorate
Environment Canada
Tel.: (819) 953-1172

Personnes-ressources

Ross White
Direction du pétrole, du gaz et de l'énergie
Direction générale de la prévention de la pollution
atmosphérique
Environnement Canada
Téléphone : (819) 953-1120

ou

Arthur Sheffield
Direction de l'évaluation réglementaire et économique
Direction générale des affaires économiques et réglementaires
Environnement Canada
Téléphone : (819) 953-1172

Registration
SOR/99-237 4 June, 1999

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990

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

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

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

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

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

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

Ottawa, Ontario, June 2, 1999

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN CHICKEN MARKETING QUOTA REGULATIONS, 1990

AMENDMENT

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

^a SOR/79-158; SOR/98-244

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

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

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

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

^f SOR/91-139

¹ SOR/99-162

² SOR/90-556

Enregistrement
DORS/99-237 4 juin 1999

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

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

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

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

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

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

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

Ottawa (Ontario), le 2 juin 1999

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

MODIFICATION

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

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

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

^c DORS/79-158; DORS/98-244

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

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

^f DORS/91-139

¹ DORS/99-162

² DORS/90-556

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

**LIMITS FOR PRODUCTION OF CHICKEN
FOR THE PERIOD BEGINNING ON JULY 4, 1999
AND ENDING ON AUGUST 28, 1999**

| Column I | | Column II | Column III |
|--------------|----------|---|--|
| Item | Province | Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in Live Weight) (kg) | Production Subject to Periodic Export Quotas (in Live Weight) (kg) |
| 1. | Ont. | 55,950,159 | 930,000 |
| 2. | Que. | 46,238,592 | 3,988,500 |
| 3. | N.S. | 6,259,825 | 0 |
| 4. | N.B. | 4,781,733 | 0 |
| 5. | Man. | 7,016,349 | 421,250 |
| 6. | P.E.I. | 623,038 | 0 |
| 7. | Sask. | 4,396,741 | 0 |
| 8. | Alta. | 15,619,516 | 904,800 |
| 9. | Nfld. | 2,592,365 | 0 |
| Total | | 143,478,318 | 6,244,550 |

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 4, 1999.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

This amendment establishes the 1999 periodic allocation, for the period beginning on July 4, 1999 and ending on August 28, 1999, for producers who market chicken in interprovincial or export trade.

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

**LIMITES DE PRODUCTION DE POULET POUR LA
PÉRIODE COMMENÇANT LE 4 JUILLET 1999 ET SE
TERMINANT LE 28 AOÛT 1999**

| Colonne I | | Colonne II | Colonne III |
|--------------|----------|--|---|
| Article | Province | Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (kg — poids vif) | Production assujettie aux contingents d'exportation périodique (kg — poids vif) |
| 1. | Ont. | 55 950 159 | 930 000 |
| 2. | Qc | 46 238 592 | 3 988 500 |
| 3. | N.-É. | 6 259 825 | 0 |
| 4. | N.-B. | 4 781 733 | 0 |
| 5. | Man. | 7 016 349 | 421 250 |
| 6. | Î.-P.-É. | 623 038 | 0 |
| 7. | Sask. | 4 396 741 | 0 |
| 8. | Alb. | 15 619 516 | 904 800 |
| 9. | T.-N. | 2 592 365 | 0 |
| Total | | 143 478 318 | 6 244 550 |

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 4 juillet 1999.

NOTE EXPLICATIVE

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

La modification vise à fixer les contingents périodiques pour la période commençant le 4 juillet 1999 et se terminant le 28 août 1999 à l'égard des producteurs qui commercialisent le poulet sur les marchés interprovincial ou d'exportation.

Registration
SOR/99-238 8 June, 1999

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

General Export Permit No. 39 — Mass Market Cryptographic

The Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsection 7(1.1)^a of the *Export and Import Permits Act*, hereby issues the annexed *General Export Permit No. 39 — Mass Market Cryptographic Software*.

Ottawa, June 1, 1999

Lloyd Axworthy
Minister of Foreign Affairs

GENERAL EXPORT PERMIT NO. 39 — MASS MARKET CRYPTOGRAPHIC SOFTWARE

INTERPRETATION

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

“Export Controls Division” means the Export Controls Division of the Department of Foreign Affairs and International Trade. (*Direction des contrôles à l’exportation*)

“Guide” has the same meaning as in section 1 of the *Export Control List*. (*Guide*)

“mass market cryptographic software” means the goods referred to in Group 1 of the schedule to the *Export Control List* that are described in item 1154 of the Guide and that meet all of the following conditions:

(a) generally available to the public by being sold, without restriction, from stock at retail selling points by any of the following means:

- (i) over-the-counter transactions,
- (ii) mail order transactions,
- (iii) electronic transactions, or
- (iv) telephone transactions;

(b) the cryptographic functionality cannot easily be changed by the user;

(c) designed for installation by the user without further substantial support by the supplier; and

(d) does not contain a symmetric algorithm employing a key length exceeding 128 bits. (*logiciel de cryptographie de très grande diffusion*)

GENERAL

2. Subject to sections 3, 4, and 5, any resident of Canada may, under the authority of and in accordance with this Permit, export mass market cryptographic software from Canada.

^a S.C. 1994, c. 47, s. 107

Enregistrement
DORS/99-238 8 juin 1999

LOI SUR LES LICENCES D’EXPORTATION ET D’IMPORTATION

Licence générale d’exportation n° 39 — Logiciel de cryptographie de très grande diffusion

En vertu du paragraphe 7(1.1)^a de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*, le ministre des Affaires étrangères délivre la *Licence générale d’exportation n° 39 — Logiciel de cryptographie de très grande diffusion*, ci-après.

Ottawa, le 1^{er} juin 1999

Le ministre des Affaires étrangères,
Lloyd Axworthy

LICENCE GÉNÉRALE D’EXPORTATION N° 39 — LOGICIEL DE CRYPTOGRAPHIE DE TRÈS GRANDE DIFFUSION

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente licence.

« Direction des contrôles à l’exportation » La Direction des contrôles à l’exportation du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. (*Export Controls Division*)

« Guide » S’entend au sens de l’article 1 de la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée*. (*Guide*)

« logiciel de cryptographie de très grande diffusion » Les marchandises du groupe 1 de l’annexe de la *Liste des marchandises d’exportation contrôlée* qui sont visées à l’article 1154 du Guide et qui remplissent les conditions suivantes :

a) elles sont couramment à la disposition du public du fait qu’elles sont vendues, sans restriction, à même le stock à des points de vente au détail par l’un des moyens suivants :

- (i) en magasin,
- (ii) par correspondance,
- (iii) par transaction électronique,
- (iv) sur appel téléphonique;

b) leur fonctionnalité cryptographique ne peut pas facilement être changée par l’utilisateur;

c) elles sont conçues pour être installées par l’utilisateur sans assistance ultérieure importante de la part du fournisseur;

d) elles ne contiennent pas d’algorithme symétrique utilisant une longueur de clé supérieure à 128 bits. (*mass market cryptographic software*)

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

2. Sous réserve des articles 3, 4 et 5, tout résident du Canada peut, en vertu de la présente licence et conformément à celle-ci, exporter du Canada des logiciels de cryptographie de très grande diffusion.

^a L.C. 1994, ch. 47, art. 107

3. This Permit does not authorize the exportation of mass market cryptographic software to any country listed in the *Area Control List* or to any of the following countries:

- (a) Democratic People's Republic of Korea (North Korea);
- (b) Iran; and
- (c) Iraq.

CONDITIONS

4. It is a condition of this Permit that the exporter

- (a) keep at the exporter's place of business or residence the documents in respect of each export made under this Permit for a period of six years after the date of the export; and
- (b) on request, make the documents referred to in paragraph (a) available to an officer of the Export Controls Division.

5. On request, the exporter must provide details of the mass market cryptographic software to the Export Controls Division.

6. Where any goods exported under the authority of this Permit are required to be reported in the prescribed form under the *Customs Act*, the statement "GEP-39" or "LGE-39" must be inserted in the appropriate field of the prescribed form.

COMING INTO FORCE

7. This Permit comes into force on the day on which it is registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Permit.)

Description

General Export Permit (GEP) No. 39 authorizes the export of Mass Market Cryptographic Software containing a symmetric algorithm not exceeding 128 bits to most destinations.

The use of cryptographic goods is becoming more commonplace for both industry and individuals in order to provide security of data and communications.

Mass market software, including cryptographic software employing an algorithm with any key length, are currently excluded from control under the General Software Note to Group 1 of the schedule to the *Export Control List*. On December 3, 1998, the Wassenaar Arrangement Participating States agreed to remove the exclusion for mass market cryptographic software containing a symmetric algorithm employing a key length in excess of 64 bits. The Wassenaar Arrangement Participating States agreed that the controls on mass market cryptographic goods will remain in effect for two years and that the renewal of such controls for any successive period would require the unanimous consent of the Wassenaar Arrangement Participating States.

Since the normal methods of distribution of mass market software makes them less susceptible to effective export controls and

3. La présente licence n'autorise pas l'exportation de logiciels de cryptographie de très grande diffusion à l'article 1 aux pays figurant sur la *Liste des pays visés* ni aux pays suivants :

- a) La République populaire démocratique de Corée (Corée du Nord);
- b) Iran;
- c) l'Iraq.

CONDITIONS

4. La présente licence est assortie des conditions suivantes :

- a) l'exportateur conserve, à son établissement ou à sa résidence, les documents relatifs à toute exportation effectuée au titre de la présente licence, et ce pendant les six ans suivant la date d'exportation;
- b) à la demande de tout agent de la Direction des contrôles à l'exportation, il lui communique les documents visés à l'alinéa a).

5. Sur demande, l'exportateur est tenu de fournir des détails sur le logiciel de cryptographie de très grande diffusion à la Direction des contrôles à l'exportation.

6. Si les marchandises exportées en vertu de la présente licence doivent être déclarées sur le formulaire réglementaire aux termes de la *Loi sur les douanes*, la mention « LGE-39 » ou « GEP-39 » est inscrite à l'endroit prévu à cet effet.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. La présente licence 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 la Licence.)

Description

La Licence générale d'exportation (LGE) n° 39 autorise l'exportation, vers la majorité des destinations, de logiciel de cryptographie de très grande diffusion renfermant un algorithme symétrique d'une longueur de clé ne dépassant pas 128 bits.

Les entreprises et les particuliers utilisent de plus en plus des produits de cryptographie pour assurer la sécurité des données et des communications.

Les logiciels de très grande diffusion, y compris les logiciels de cryptographie utilisant un algorithme de n'importe quelle longueur de clé, sont actuellement exclus du contrôle en vertu de la Note générale sur les logiciels qui s'applique au Groupe 1 de l'annexe à la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée*. Le 3 décembre 1998, les États parties à l'Entente de Wassenaar ont convenu de supprimer l'exclusion qui vise le logiciel de cryptographie de très grande diffusion utilisant un algorithme symétrique d'une longueur de clé dépassant 64 bits. Les États parties à l'Entente de Wassenaar ont convenu que les contrôles sur les produits cryptographiques de très grande diffusion resteront en vigueur pendant deux ans et que la reconduction de ces contrôles pour toute période subséquente nécessiterait le consentement unanime des États parties à l'Entente.

Comme les méthodes normales de distribution des logiciels de très grande diffusion font que ces derniers sont moins sensibles

enforcement, and given that such items are currently not subject to export controls, these items are deemed to be of less strategic risk when exported in accordance with the conditions of this Permit.

Alternatives

Canada is committed, by its participation in the Wassenaar Arrangement, to place these goods on the *Export Control List* and to administer the controls in an appropriate manner. The alternative to not issuing a General Export Permit would require Canadian exporters, including individuals, to obtain individual export permits for most mass market cryptographic software. The result would be major disruptions to a sector that heretofore has been subject to no export controls.

Benefits and Costs

This measure simplifies the export of controlled mass market cryptographic software. It does not impact on Canada's export controls and is fully consistent with Government policy.

It is anticipated that this GEP will benefit individuals and industry by minimizing the number of individual export permits that otherwise would have been required.

Consultation

Consultations have been held with various Divisions within the Department of Foreign Affairs and International Trade, as well as with Industry Canada, the Communications Security Establishment, and various companies involved in the production and distribution of cryptographic mass market software.

Compliance and Enforcement

The export of goods listed in the ECL requires export permits to all destinations, except where otherwise stated in the ECL item. Non-adherence to the conditions of this General Export Permit would invalidate the permit and can lead to prosecution under the relevant provisions of the *Export and Import Permits Act*.

Contact

Thomas E. Jones
Deputy Director (Technology)
Export Controls Division
Export and Import Controls Bureau
Department of Foreign Affairs and International Trade
P. O. Box 481, Station A
Ottawa, Ontario
K1N 9K6
Tel.: (613) 996-0197
FAX: (613) 996-9933

aux contrôles des exportations et à l'application de ces contrôles et compte tenu du fait que ces articles ne sont pas actuellement sujets à des contrôles des exportations, on juge qu'ils présentent un risque stratégique moindre quand ils sont exportés conformément aux conditions prévues dans cette licence.

Solutions de rechange

Le Canada s'est engagé, par sa participation à l'Entente de Wassenaar, à mettre ces marchandises sur la *Liste des marchandises d'exportation contrôlée* et à appliquer les mécanismes de contrôle de façon appropriée. La solution de rechange à octroi d'une Licence générale d'exportation obligerait les exportateurs canadiens, y compris les particuliers, à obtenir des licences d'exportation individuelles pour la majorité des logiciels de cryptographie de très grande diffusion. Il en résulterait une perturbation importante dans un secteur qui, jusqu'ici, n'a pas été soumis au contrôle des exportations.

Avantages et coûts

Cette mesure simplifie l'exportation des logiciels de cryptographie de très grande diffusion faisant l'objet d'un contrôle à l'exportation. Elle n'a aucun effet sur les contrôles des exportations du Canada et est parfaitement compatible avec la politique gouvernementale.

On prévoit que cette LGE profitera aux particuliers et aux entreprises en réduisant au minimum le nombre de licences d'exportation individuelles qui autrement auraient été requises.

Consultations

Des consultations ont eu lieu avec diverses directions du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ainsi qu'avec Industrie Canada, avec le Centre de la sécurité des télécommunications et avec diverses entreprises qui s'occupent de production et de distribution de logiciels de cryptographie de très grande diffusion.

Respect et exécution

L'exportation des marchandises inscrites dans la LMEC exige une licence d'exportation pour toutes les destinations, sauf mention à l'effet du contraire dans la LMEC elle-même. La non-conformité aux conditions de cette licence générale d'exportation annulerait la licence et pourrait donner lieu à des poursuites en vertu des dispositions pertinentes de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

Personne-ressource

Thomas E. Jones
Directeur adjoint (Technologie)
Direction des contrôles à l'exportation
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
Téléphone : (613) 996-0197
TÉLÉCOPIEUR : (613) 996-9933

Registration
SOR/99-239 10 June, 1999

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations

P.C. 1999-1056 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Section 7305.1 of the *Income Tax Regulations*¹ is replaced by the following:

7305.1 For the purpose of subparagraph (v) of the description of A in paragraph 6(1)(k) of the Act, the amount prescribed for a taxation year is

- (a) if a taxpayer is employed in a taxation year by a particular person principally in selling or leasing automobiles and an automobile is made available in the year to the taxpayer or a person related to the taxpayer by the particular person or a person related to the particular person, 10 cents; and
- (b) in any other case, 13 cents.

(2) Paragraphs 7305.1(a) and (b) of the Regulations, as enacted by subsection (1), are replaced by the following:

- (a) if a taxpayer is employed in a taxation year by a particular person principally in selling or leasing automobiles and an automobile is made available in the year to the taxpayer or a person related to the taxpayer by the particular person or a person related to the particular person, 11 cents; and
- (b) in any other case, 14 cents.

2. (1) Section 7306 of the Regulations is replaced by the following:

7306. For the purposes of paragraph 18(1)(r) of the Act, the amount in respect of the use of one or more automobiles in a taxation year by an individual for kilometres driven in the year for the purpose of earning income of the individual is the total of

- (a) the product of 25 cents multiplied by the number of those kilometres;
- (b) the product of 6 cents multiplied by the lesser of 5,000 and the number of those kilometres; and
- (c) the product of 4 cents multiplied by the number of those kilometres driven in the Yukon Territory or the Northwest Territories.

Enregistrement
DORS/99-239 10 juin 1999

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu

C.P. 1999-1056 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATIONS

1. (1) L'article 7305.1 du Règlement de l'impôt sur le revenu¹ est remplacé par ce qui suit :

7305.1 Pour l'application du sous-alinéa (ii) de l'élément A de la formule figurant à l'alinéa 6(1)(k) de la Loi, le montant prescrit pour une année d'imposition correspond au montant suivant :

- a) 0,10 \$, lorsque l'emploi d'un contribuable auprès d'une personne, au cours d'une année d'imposition, consiste principalement à vendre ou à louer des automobiles et que, au cours de l'année, cette personne ou une personne qui lui est liée met une automobile à la disposition du contribuable ou d'une personne qui lui est liée;
- b) 0,13 \$, dans les autres cas.

(2) Les alinéas 7305.1a) et b) du même règlement, édictés par le paragraphe (1), sont remplacés par ce qui suit :

- a) 0,11 \$, lorsque l'emploi d'un contribuable auprès d'une personne, au cours d'une année d'imposition, consiste principalement à vendre ou à louer des automobiles et que, au cours de l'année, cette personne ou une personne qui lui est liée met une automobile à la disposition du contribuable ou d'une personne qui lui est liée;
- b) 0,14 \$, dans les autres cas.

2. (1) L'article 7306 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7306. Pour l'application de l'alinéa 18(1)(r) de la Loi, le montant pour usage d'une ou de plusieurs automobiles par un particulier au cours d'une année d'imposition quant aux kilomètres parcourus au cours de l'année en vue de lui permettre de gagner un revenu correspond au total des montants suivants :

- a) le produit de 0,25 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin;
- b) le produit de 0,06 \$ par le nombre de kilomètres, jusqu'à concurrence de 5 000, parcourus au cours de l'année à cette fin;
- c) le produit de 0,04 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin dans le territoire du Yukon ou dans les Territoires du Nord-Ouest.

^a S.C. 1998, c. 19, s. 222

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

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 1998, ch. 19, art. 222

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

¹ C.R.C., ch. 945

(2) Paragraph 7306(a) of the Regulations, as enacted by subsection (1), is replaced by the following:

(a) the product of 27 cents multiplied by the number of those kilometres;

(3) Paragraph 7306(a) of the Regulations, as enacted by subsection (2), is replaced by the following:

(a) the product of 29 cents multiplied by the number of those kilometres;

(4) Paragraph 7306(c) of the Regulations, as enacted by subsection (1), is replaced by the following:

(c) the product of 4 cents multiplied by the number of those kilometres driven in the Yukon Territory, the Northwest Territories or Nunavut.

3. (1) Paragraph 7307(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) with respect to an automobile acquired, or leased under a lease entered into, after 1990, the amount determined by the formula

$$A + B$$

where

A is, with respect to an automobile acquired, or leased under a lease entered into,

- (i) before 1997, \$24,000,
- (ii) in 1997, \$25,000, or
- (iii) after 1997, \$26,000, and

B is the sum that would have been payable in respect of federal and provincial sales taxes on the acquisition of the automobile if it had been acquired, at a cost equal to A before the application of the federal and provincial sales taxes, if the automobile

- (i) was acquired, at the time of the acquisition, or
- (ii) was leased, at the time the lease was entered into.

(2) Subsection 7307(2) of the Regulations is repealed.

(3) Paragraph 7307(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) after 1990, the amount determined by the formula

$$A + B$$

where

A is

- (i) for such leases, other than leases entered into in 1997, \$650, and
- (ii) for such leases entered into in 1997, \$550.

B is the sum of the federal and provincial sales taxes that would have been payable on a monthly payment under the lease in the taxation year of the lessee if, before those taxes, the lease had required monthly payments equal to A.

APPLICATION

4. (1) Subsection 1(1) applies to taxation years that end after 1995.

(2) Subsection 1(2) applies to taxation years that end after 1996.

(2) L'alinéa 7306a) du même règlement, édicté par le paragraphe (1), est remplacé par ce qui suit :

a) le produit de 0,27 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin;

(3) L'alinéa 7306a) du même règlement, édicté par le paragraphe (2), est remplacé par ce qui suit :

a) le produit de 0,29 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin;

(4) L'alinéa 7306c) du même règlement, édicté par le paragraphe (1), est remplacé par ce qui suit :

c) le produit de 0,04 \$ par le nombre de kilomètres parcourus au cours de l'année à cette fin dans le territoire du Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut.

3. (1) L'alinéa 7307(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) en ce qui concerne une automobile acquise après 1990 ou louée aux termes d'un bail conclu après 1990, le montant obtenu par la formule suivante :

$$A + B$$

où :

A représente :

- (i) 24 000 \$, si l'automobile a été acquise avant 1997 ou louée aux termes d'un bail conclu avant 1997,
- (ii) 25 000 \$, si elle a été acquise en 1997 ou louée aux termes d'un bail conclu en 1997,
- (iii) 26 000 \$, si elle a été acquise après 1997 ou louée aux termes d'un bail conclu après 1997;

B la somme qui aurait été payable au titre des taxes de vente fédérale et provinciale sur l'acquisition de l'automobile si elle avait été acquise à un coût, avant ces taxes, égal à l'élément A :

- (i) au moment de l'acquisition, si elle a été acquise,
- (ii) au moment de la conclusion du bail, si elle a été louée.

(2) Le paragraphe 7307(2) du même règlement est abrogé.

(3) L'alinéa 7307(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) en ce qui concerne une automobile louée aux termes d'un bail conclu après 1990, le montant obtenu par la formule suivante :

$$A + B$$

où :

A représente :

- (i) dans le cas d'un tel bail, sauf un bail conclu en 1997, 650 \$,
- (ii) dans le cas d'un tel bail conclu en 1997, 550 \$;

B les taxes de vente fédérale et provinciale qui auraient été payables sur un paiement mensuel aux termes du bail au cours de l'année d'imposition du preneur si le bail avait prévu des paiements mensuels, avant ces taxes, d'un montant égal à l'élément A.

APPLICATION

4. (1) Le paragraphe 1(1) s'applique aux années d'imposition se terminant après 1995.

(2) Le paragraphe 1(2) s'applique aux années d'imposition se terminant après 1996.

- (3) Subsection 2(1) applies to kilometres driven after 1994.
- (4) Subsection 2(2) applies to kilometres driven after 1995.
- (5) Subsection 2(3) applies to kilometres driven after 1996.
- (6) Subsection 2(4) applies to kilometres driven after March 1999.
- (7) Subsections 3(1) and (3) apply after 1996.
- (8) Subsection 3(2) applies in respect of automobiles acquired after 1996.

- (3) Le paragraphe 2(1) s'applique aux kilomètres parcourus après 1994.
- (4) Le paragraphe 2(2) s'applique aux kilomètres parcourus après 1995.
- (5) Le paragraphe 2(3) s'applique aux kilomètres parcourus après 1996.
- (6) Le paragraphe 2(4) s'applique aux kilomètres parcourus après mars 1999.
- (7) Les paragraphes 3(1) et (3) s'appliquent après 1996.
- (8) Le paragraphe 3(2) s'applique aux automobiles acquises après 1996.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Income Tax Regulations* prescribe the 1996, 1997 and 1998 automobile deduction limits and benefit rates. These limits and rates are examined annually; changes were proposed by press release at the end of 1995, 1996 and 1997. No changes were proposed at the end of 1998. Further, a change is made to section 7306 of the Regulations to reflect the creation of Nunavut on April 1, 1999.

Section 7305.1 of the Regulations applies for the purpose of subparagraph 6(1)(k)(v) of the *Income Tax Act* to determine the per-kilometre value of the personal benefit required to be recognized in computing income by an employee whose automobile operating expenses are paid for by the employer.

For the 1996 taxation year, the prescribed rate for employees other than automobile sales and leasing employees is changed from 12 to 13 cents. For taxpayers employed principally in selling or leasing automobiles, the prescribed rate is changed from 9 cents to 10 cents for the 1996 taxation year. For taxation years ending after 1996, the prescribed rate for employees other than automobile sales and leasing employees is changed from 13 to 14 cents per kilometre. For taxpayers employed principally in selling or leasing automobiles, the prescribed rate is changed from 10 cents to 11 cents per kilometre for taxation years ending after 1996.

Section 7306 of the Regulations applies for the purposes of paragraph 18(1)(r) of the *Income Tax Act* to determine the maximum amount deductible by an employer in respect of non-taxable automobile allowances paid by the employer to an employee. The maximum amount is determined in a calculation that refers to the number of kilometres driven in the year for the purpose of earning income.

For kilometres driven after August 1989 and before 1996, the amounts are 31 cents per kilometre for the first 5,000 kilometres and 25 cents for each additional kilometre. For kilometres driven in 1996, the amounts of 31 cents and 25 cents are raised to 33 cents and 27 cents respectively. For kilometres driven after 1996, the new limits are 35 cents per kilometre for the first 5,000 kilometres and 29 cents for each additional kilometre. An

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les modifications apportées au *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le règlement) portent sur les plafonds de déduction et les taux de calcul des avantages liés à l'utilisation d'une automobile pour 1996, 1997 et 1998. Ces plafonds et taux sont révisés annuellement. Des changements ont été proposés par communiqué à la fin de 1995, 1996 et 1997. Aucun changement n'a été proposé à la fin de 1998. En outre, une modification est apportée à l'article 7306 du règlement pour tenir compte de la création du Nunavut le 1^{er} avril 1999.

L'article 7305.1 du règlement s'applique dans le cadre du sous-alinéa (ii) de l'élément A de la formule figurant à l'alinéa 6(1)(k) de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi). Il permet de déterminer la valeur au kilomètre de l'avantage que doit inclure dans le calcul de son revenu l'employé dont les frais liés au fonctionnement d'une automobile sont réglés par l'employeur.

En ce qui concerne l'année d'imposition 1996, le taux auquel cette valeur est calculée pour les employés autres que ceux s'occupant de la vente et de la location d'automobiles passe de 0,12 \$ à 0,13 \$ le kilomètre. Le taux applicable aux contribuables dont le travail consiste principalement à vendre ou à louer des automobiles passe de 0,09 \$ à 0,10 \$ le kilomètre pour la même année. En ce qui concerne les années d'imposition se terminant après 1996, le taux passe de 0,13 \$ à 0,14 \$ le kilomètre pour la première catégorie de contribuables et de 0,10 \$ à 0,11 \$ le kilomètre pour la seconde.

L'article 7306 du règlement s'applique dans le cadre de l'alinéa 18(1)(r) de la Loi. Il permet de déterminer le montant maximal qui est déductible par un employeur au titre des allocations non imposables pour usage d'une automobile qu'il verse à son employé. Ce montant est déterminé en fonction du nombre de kilomètres que l'employé parcourt pendant l'année en vue de gagner un revenu.

Pour la période allant de septembre 1989 jusqu'à la fin de 1995, les montants s'établissent à 0,31 \$ le kilomètre, jusqu'à concurrence de 5 000 kilomètres, et à 0,25 \$ pour chaque kilomètre supplémentaire. Pour 1996, ces montants passent à 0,33 \$ et à 0,27 \$ respectivement. En ce qui concerne les kilomètres parcourus après 1996, les valeurs au kilomètre s'établissent à 0,35 \$ le kilomètre, jusqu'à concurrence de 5 000 kilomètres, et

additional 4 cents per kilometre continues to be allowed for each kilometre driven in the Yukon Territory, the Northwest Territories or, after March 1999, the Nunavut Territory.

Subsection 7307(1) of the Regulations establishes the capital cost allowance ceiling for passenger vehicles. These amendments increase this maximum amount to \$25,000, plus federal and provincial sales taxes, for vehicles acquired, or leased under leases entered into, in 1997. For vehicles acquired, or leased under leases entered into, after 1997, these amendments increase the maximum amount to \$26,000 plus sales taxes.

Subsection 7307(2) of the Regulations prescribes maximum allowable interest deduction in respect of amounts borrowed to finance a vehicle. This subsection is repealed to reflect a return to the maximum described in variable A in section 67.2 of the *Income Tax Act* (\$250/month) after 1996. This reduction is introduced to reflect the reduction in interest rates since this amount was last changed in 1991.

Subsection 7307(3) of the Regulations provides a limit on deductible monthly leasing costs. This amount is set, for leases entered in 1997 to \$550 per month and for other leases entered into after 1990 to \$650 per month, plus the amount of federal and provincial sales tax payable on lease payments.

Alternatives

The rate changes described above were selected because they accurately reflect the increased cost per kilometre of operating an automobile, the increased cost of acquiring a vehicle, and the decline in interest rates, since the rates were last revised. The alternative of leaving the rates the same would fail to reflect these changes. Larger increases in the kilometre rates would inappropriately overestimate the increase in these costs, while larger reductions in the interest deductibility limit and the leasing cost limit would constitute an inappropriate exaggeration of the effect of the decline in interest rates. The increase in the capital cost allowance ceiling ensures that an automobile which is generally acceptable for business purposes remains eligible for capital cost allowance.

Benefits and Costs

The amendment to Regulation 7305.1 increases the per-kilometre rate for determining the personal benefit component for an employee whose automobile operating expenses are paid for by the employer. The amendment to Regulation 7306 increases the amount that may be deducted by a payer in respect of a non-taxable automobile allowance. The amendment to Regulation 7307(1) increases the ceiling for the cost of passenger vehicles for capital cost allowance purposes. The repeal of Regulation 7307(2) reduces the maximum amount which may be deducted in respect of interest costs on vehicle financing. The amendment to Regulation 7307(3) reduces the maximum deductible leasing costs in respect of a vehicle.

The amendment to Regulation 7306 is expected to cause a small decrease in federal tax revenue, which is expected to be partially offset by the small increase in federal tax revenue caused

à 0,29 \$ pour chaque kilomètre supplémentaire. Vient s'ajouter à ces maximums un supplément de 0,04 \$ pour chaque kilomètre parcouru au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et, après mars 1999, au Nunavut.

Le paragraphe 7307(1) du règlement fixe le plafond de la déduction pour amortissement applicable aux voitures de tourisme. Les modifications qui y sont apportées consistent à augmenter ce plafond à 25 000 \$, plus les taxes de vente fédérale et provinciale, pour ce qui est des véhicules acquis en 1997 ou loués aux termes d'un bail conclu au cours de cette année. En ce qui concerne les véhicules acquis après 1997 ou loués aux termes d'un bail conclu après 1997, le plafond passe à 26 000 \$, plus les taxes de vente.

Le paragraphe 7307(2) du règlement fixe le montant maximal d'intérêts qu'il est permis de déduire au titre des sommes empruntées pour financer l'achat d'un véhicule. Ce paragraphe est abrogé en raison du retour au maximum visé à l'élément A de la formule figurant à l'article 67.2 de la Loi (à savoir, 250 \$ par mois) après 1996. Cette réduction tient compte de la baisse des taux d'intérêt depuis la dernière révision de ce montant en 1991.

Le paragraphe 7307(3) du règlement prévoit le plafond applicable aux coûts de location mensuels déductibles. Ce plafond s'établit à 550 \$ par mois, dans le cas des baux conclus en 1997, et à 650 \$ par mois, dans le cas des autres baux conclus après 1990, plus les taxes de vente fédérale et provinciale payables sur les paiements de location.

Solutions envisagées

Les changements de taux dont il est question ci-dessus reflètent de façon précise la hausse du coût au kilomètre de fonctionnement d'une automobile, la hausse du coût d'acquisition d'un véhicule et la baisse des taux d'intérêt depuis la dernière révision. Le fait de maintenir les taux à leur niveau précédent n'aurait pas permis de tenir compte de ces changements. En revanche, des hausses plus importantes du taux au kilomètre auraient abouti à une surestimation du coût de fonctionnement, et des réductions plus sensibles du plafond de déductibilité des intérêts et du plafond applicable au coût de location auraient eu pour effet d'exagérer l'effet de la baisse des taux d'intérêt. La hausse du plafond de la déduction pour amortissement permet d'assurer que les automobiles qui sont généralement acceptables à des fins commerciales continuent d'être admissibles à cette déduction.

Avantages et coûts

La modification apportée à l'article 7305.1 du règlement a pour effet d'augmenter le taux au kilomètre à prendre en compte dans le calcul de la valeur de l'avantage conféré à l'employé dont les frais liés au fonctionnement d'une automobile sont réglés par l'employeur. La modification apportée à l'article 7306 a pour effet d'augmenter le montant qu'un payeur peut déduire au titre d'une allocation non imposable pour usage d'une automobile. La modification apportée au paragraphe 7307(1) consiste à hausser le plafond applicable au coût des voitures de tourisme aux fins de la déduction pour amortissement. L'abrogation du paragraphe 7307(2) se traduit par une réduction du montant maximal qui est déductible au titre des frais d'intérêt liés au financement de véhicules. Enfin, la modification apportée au paragraphe 7307(3) a pour effet d'abaisser le plafond des coûts de location qui sont déductibles relativement à un véhicule.

La modification apportée à l'article 7306 se traduira vraisemblablement par une faible diminution des recettes fiscales fédérales, laquelle sera en partie compensée par la légère augmentation

by the amendment to Regulation 7305.1. The amendment to Regulation 7307(1) is expected to cause a slight decrease in tax revenue. The repeal of Regulation 7307(2) and the reduction in the limit under Regulation 7307(3) are expected to cause a slight increase in tax revenue. The net impact of all the changes is expected to be approximately revenue neutral.

Consultation

The changes to automobile expenses deductions were proposed in the following three Department of Finance press releases:

Finance Canada release number 95-105 dated December 12, 1995;

Finance Canada release number 96-103 dated December 23, 1996; and

Finance Canada release number 97-112 dated December 4, 1997.

Compliance and Enforcement

The *Income Tax Act* provides the necessary compliance mechanism for Regulations 7305.1, 7306 and 7307. These provisions allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents.

Contact

Ed Short
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Tel.: (613) 996-0599

de recettes qui découlera de la modification apportée à l'article 7305.1. La modification apportée au paragraphe 7307(1) se traduira également par une faible diminution des recettes fiscales. L'abrogation du paragraphe 7307(2) et la réduction du plafond fixé au paragraphe 7307(3) se traduiront vraisemblablement par une faible augmentation de ces recettes. En bout de ligne, les modifications devraient être à peu près sans effet sur les recettes de l'État.

Consultations

Les modifications ont été proposées dans les communiqués suivants du ministère des Finances :

communiqué 95-105 du 12 décembre 1995;

communiqué 96-103 du 23 décembre 1996;

communiqué 97-112 du 4 décembre 1997.

Respect et exécution

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

Personne-ressource

Ed Short
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Tél. : (613) 996-0599

Registration
SOR/99-240 10 June, 1999

INCOME TAX ACT

Regulations Amending the Income Tax Regulations

P.C. 1999-1057 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 221^a of the *Income Tax Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX REGULATIONS

AMENDMENT

1. Paragraphs 7305(a) to (e) of the *Income Tax Regulations*¹ are replaced by the following:

- (a) the 1995 calendar year are
- (i) in Manitoba, the Local Government Districts of Alonsa, Fisher, Grahamdale, Grand Rapids and Mountain (South), the areas designated under *The Northern Affairs Act* (Manitoba) as the communities of Camperville, Crane River, Duck Bay, Homebrook, Mallard, Meadow Portage, Rock Ridge, Spence Lake and Waterhen, the Rural Municipalities of Eriksdale, Lawrence, Mossey River, Ste. Rose and Siglunes, and Skownan,
 - (ii) in Saskatchewan, the Rural Municipalities of Antelope Park, Battle River, Beaver River, Biggar, Blaine Lake, Britannia, Buffalo, Cut Knife, Douglas, Eagle Creek, Eldon, Eye Hill, Frenchman Butte, Glenside, Grandview, Grass Lake, Great Bend, Heart's Hill, Hillsdale, Kindersley, Loon Lake, Manitou Lake, Mariposa, Mayfield, Meadow Lake, Medstead, Meeting Lake, Meota, Mervin, Milton, Mountain View, North Battleford, Oakdale, Paynton, Parkdale, Perdue, Pleasant Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Redberry, Reford, Round Hill, Round Valley, Rosemont, Senlac, Spiritwood, Tramping Lake, Turtle River, Wilton and Winslow, and
 - (iii) in Alberta, the Counties of Beaver, Camrose, Flagstaff, Lamont, Minburn, Paintearth, Smoky Lake, St. Paul, Strathcona, Thorhild, Two Hills and Vermilion River, the Municipal Districts of Bonnyville, MacKenzie, Northern Lights, Provost and Wainwright, and Special Areas 2, 3 and 4;
- (b) the 1997 calendar year are
- (i) in Ontario, the Counties of Hastings and Renfrew,
 - (ii) Nova Scotia,
 - (iii) in Manitoba, the Rural Municipalities of Albert, Alonsa, Archie, Arthur, Birtle, Boulton, Brenda, Cameron, Clanwilliam, Dauphin, Edward, Ellice, Glenella, Grahamdale, Harrison, Lakeview, Langford, Lansdowne,

Enregistrement
DORS/99-240 10 juin 1999

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu

C.P. 1999-1057 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 221^a de la *Loi de l'impôt sur le revenu*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

MODIFICATIONS

1. Les alinéas 7305(a) à (e) du *Règlement de l'impôt sur le revenu*¹ sont remplacés par ce qui suit :

- a) pour l'année civile 1995 :
- (i) au Manitoba, les districts d'administration locale de Alonsa, Fisher, Grahamdale, Grand Rapids et Mountain (sud), les régions désignées à titre de communauté selon la loi du Manitoba intitulée *Loi sur les affaires du Nord* que sont les communautés de Camperville, Crane River, Duck Bay, Homebrook, Mallard, Meadow Portage, Rock Ridge, Spence Lake et Waterhen, les municipalités rurales de Eriksdale, Lawrence, Mossey River, Ste. Rose et Siglunes, et Skownan,
 - (ii) en Saskatchewan, les municipalités rurales de Antelope Park, Battle River, Beaver River, Biggar, Blaine Lake, Britannia, Buffalo, Cut Knife, Douglas, Eagle Creek, Eldon, Eye Hill, Frenchman Butte, Glenside, Grandview, Grass Lake, Great Bend, Heart's Hill, Hillsdale, Kindersley, Loon Lake, Manitou Lake, Mariposa, Mayfield, Meadow Lake, Medstead, Meeting Lake, Meota, Mervin, Milton, Mountain View, North Battleford, Oakdale, Paynton, Parkdale, Perdue, Pleasant Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Redberry, Reford, Round Hill, Round Valley, Rosemont, Senlac, Spiritwood, Tramping Lake, Turtle River, Wilton et Winslow,
 - (iii) en Alberta, les comtés de Beaver, Camrose, Flagstaff, Lamont, Minburn, Paintearth, Smoky Lake, St. Paul, Strathcona, Thorhild, Two Hills et Vermilion River, les districts municipaux de Bonnyville, MacKenzie, Northern Lights, Provost et Wainwright, et les zones spéciales 2, 3 et 4;
- b) pour l'année civile 1997 :
- (i) en Ontario, les comtés de Hastings et de Renfrew,
 - (ii) la Nouvelle-Écosse,
 - (iii) au Manitoba, les municipalités rurales de Albert, Alonsa, Archie, Arthur, Birtle, Boulton, Brenda, Cameron, Clanwilliam, Dauphin, Edward, Ellice, Glenella, Grahamdale, Harrison, Lakeview, Langford, Lansdowne,

^a S.C. 1998, c. 19, s. 222

^b R.S., c. 1 (5^e suppl.)

¹ C.R.C., c. 945

^a L.C. 1998, ch. 19, art. 222

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

¹ C.R.C., ch. 945

Lawrence, McCreary, Miniota, Minto, Morton, Ochre River, Park (South), Pipestone, Rosedale, Rossburn, Russell, Ste. Rose, Shellmouth, Shoal Lake, Sifton, Siglunes, Silver Creek, Strathclair, Turtle Mountain, Wallace, Westbourne, Whitewater and Winchester,

(iv) in Saskatchewan, the Rural Municipalities of Abernethy, Antelope Park, Antler, Argyle, Baildon, Bengough, Benson, Big Stick, Biggar, Bratt's Lake, Brock, Brokenshell, Browning, Buchanan, Calder, Caledonia, Cambria, Cana, Chester, Chesterfield, Churchbridge, Clinworth, Coalfields, Cote, Cymri, Deer Forks, Elcapo, Elmsthorpe, Emerald, Enniskillen, Enterprise, Estevan, Excel, Eye Hill, Fertile Belt, Fillmore, Foam Lake, Francis, Fox Valley, Garry, Glenside, Golden West, Good Lake, Grandview, Grass Lake, Grayson, Griffin, Happyland, Happy Valley, Hart Butte, Hazelwood, Heart's Hill, Indian Head, In singer, Ituna Bon Accord, Invermay, Kellross, Key West, Keys, Kingsley, Lajord, Lake Alma, Lake Johnston, Lake of The Rivers, Langenburg, Laurier, Lipton, Livingston, Lomond, Maple Creek, Mariposa, Martin, Maryfield, McLeod, Milton, Montmartre, Moose Creek, Moose Jaw, Moose Mountain, Moosomin, Mountain View, Mount Pleasant, North Qu'Appelle, Norton, Oakdale, Orkney, Old Post, Poplar Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Reciprocity, Redburn, Reford, Rocanville, Rosemount, St. Philips, Saltcoats, Scott, Silverwood, Sliding Hills, Souris Valley, South Qu'Appelle, Spy Hill, Stanley, Stonehenge, Storthoaks, Surprise Valley, Tecumseh, Terrell, The Gap, Tramping Lake, Tullymet, Wallace, Walpole, Waverley, Wawken, Wellington, Weyburn, Willow Bunch, Willowdale, Winslow and Wolsley, and

(v) in Alberta, the County of Forty Mile, the Municipal Districts of Acadia Valley, Cypress, Pincher Creek, Provost and Willow Creek, and Special Areas 2, 3 and 4; and

(c) the 1998 calendar year are

(i) in Ontario, the Counties of Bruce, Grey, Huron and Oxford, and the Districts of Nipissing, Parry Sound, Sudbury and Thunder Bay,

(ii) in Nova Scotia, the Counties of Annapolis, Colchester, Cumberland, Digby, Hants and Kings,

(iii) in Saskatchewan, the Rural Municipalities of Aberdeen, Antelope Park, Arlington, Auvergne, Battle River, Bayne, Beaver River, Biggar, Blaine Lake, Blucher, Bone Creek, Britannia, Buffalo, Canaan, Chaplin, Chesterfield, Clinworth, Corman Park, Coteau, Coulee, Cut Knife, Douglas, Dundurn, Eagle Creek, Eldon, Enfield, Excelsior, Eye Hill, Fertile Valley, Frenchman Butte, Frontier, Glen Bain, Glen McPherson, Glenside, Grandview, Grant, Grass Lake, Grassy Creek, Gravelbourg, Great Bend, Harris, Hart Butte, Heart's Hill, Hillsdale, Kindersley, King George, Lac Pelletier, Lacadena, Laird, Lake of The Rivers, Lawtonia, Lone Tree, Loon Lake, Loreburn, Mankota, Manitou Lake, Maple Bush, Mariposa, Marriott, Mayfield, Meadow Lake, Medstead, Meeting Lake, Meota, Mervin, Milden, Milton, Miry Creek, Monet, Montrose, Morse, Mountain View, Newcombe, North Battleford, Oakdale, Old Post, Parkdale, Paynton, Perdue, Pinto Creek, Pleasant Valley, Poplar Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Redberry, Reford, Reno, Riverside, Rosedale, Rosemount, Round Hill, Round Valley, Rosthern, Rudy, St. Andrews, Saskatchewan Landing, Senlac, Shamrock, Snipe Lake, Stonehenge, Swift Current, Tramping Lake, Turtle River, Val Marie, Vanscoy, Victory, Waverly, Webb, Whiska

Lawrence, McCreary, Miniota, Minto, Morton, Ochre River, Park (sud), Pipestone, Rosedale, Rossburn, Russell, Ste. Rose, Shellmouth, Shoal Lake, Sifton, Siglunes, Silver Creek, Strathclair, Turtle Mountain, Wallace, Westbourne, Whitewater et Winchester,

(iv) en Saskatchewan, les municipalités rurales de Abernethy, Antelope Park, Antler, Argyle, Baildon, Bengough, Benson, Big Stick, Biggar, Bratt's Lake, Brock, Brokenshell, Browning, Buchanan, Calder, Caledonia, Cambria, Cana, Chester, Chesterfield, Churchbridge, Clinworth, Coalfields, Cote, Cymri, Deer Forks, Elcapo, Elmsthorpe, Emerald, Enniskillen, Enterprise, Estevan, Excel, Eye Hill, Fertile Belt, Fillmore, Foam Lake, Francis, Fox Valley, Garry, Glenside, Golden West, Good Lake, Grandview, Grass Lake, Grayson, Griffin, Happyland, Happy Valley, Hart Butte, Hazelwood, Heart's Hill, Indian Head, In singer, Ituna Bon Accord, Invermay, Kellross, Key West, Keys, Kingsley, Lajord, Lake Alma, Lake Johnston, Lake of The Rivers, Langenburg, Laurier, Lipton, Livingston, Lomond, Maple Creek, Mariposa, Martin, Maryfield, McLeod, Milton, Montmartre, Moose Creek, Moose Jaw, Moose Mountain, Moosomin, Mountain View, Mount Pleasant, North Qu'Appelle, Norton, Oakdale, Orkney, Old Post, Poplar Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Reciprocity, Redburn, Reford, Rocanville, Rosemount, St. Philips, Saltcoats, Scott, Silverwood, Sliding Hills, Souris Valley, South Qu'Appelle, Spy Hill, Stanley, Stonehenge, Storthoaks, Surprise Valley, Tecumseh, Terrell, The Gap, Tramping Lake, Tullymet, Wallace, Walpole, Waverley, Wawken, Wellington, Weyburn, Willow Bunch, Willowdale, Winslow et Wolsley,

(v) en Alberta, le comté de Forty Mile, les districts municipaux de Acadia Valley, Cypress, Pincher Creek, Provost et Willow Creek, et les zones spéciales 2, 3 et 4;

c) pour l'année civile 1998 :

(i) en Ontario, les comtés de Bruce, Grey, Huron et Oxford, et les districts de Nipissing, Parry Sound, Sudbury et Thunder Bay,

(ii) en Nouvelle-Écosse, les comtés de Annapolis, Colchester, Cumberland, Digby, Hants et Kings,

(iii) en Saskatchewan, les municipalités rurales de Aberdeen, Antelope Park, Arlington, Auvergne, Battle River, Bayne, Beaver River, Biggar, Blaine Lake, Blucher, Bone Creek, Britannia, Buffalo, Canaan, Chaplin, Chesterfield, Clinworth, Corman Park, Coteau, Coulee, Cut Knife, Douglas, Dundurn, Eagle Creek, Eldon, Enfield, Excelsior, Eye Hill, Fertile Valley, Frenchman Butte, Frontier, Glen Bain, Glen McPherson, Glenside, Grandview, Grant, Grass Lake, Grassy Creek, Gravelbourg, Great Bend, Harris, Hart Butte, Heart's Hill, Hillsdale, Kindersley, King George, Lac Pelletier, Lacadena, Laird, Lake of The Rivers, Lawtonia, Lone Tree, Loon Lake, Loreburn, Mankota, Manitou Lake, Maple Bush, Mariposa, Marriott, Mayfield, Meadow Lake, Medstead, Meeting Lake, Meota, Mervin, Milden, Milton, Miry Creek, Monet, Montrose, Morse, Mountain View, Newcombe, North Battleford, Oakdale, Old Post, Parkdale, Paynton, Perdue, Pinto Creek, Pleasant Valley, Poplar Valley, Prairie, Prairiedale, Progress, Redberry, Reford, Reno, Riverside, Rosedale, Rosemount, Round Hill, Round Valley, Rosthern, Rudy, St. Andrews, Saskatchewan Landing, Senlac, Shamrock, Snipe Lake, Stonehenge, Swift Current, Tramping Lake, Turtle River, Val Marie, Vanscoy, Victory, Waverly, Webb, Whiska Creek,

Creek, White Valley, Willow Bunch, Wilton, Winslow, Wise Creek, and Wood River, and

(iv) in Alberta, the Counties of Beaver, Camrose, Flagstaff, Grande Prairie, Lamont, Minburn, Paintearth, St. Paul, Smoky Lake, Stettler, Two Hills and Vermilion River, the Municipal Districts of Acadia, Big Lakes, Birch Hills, Bonnyville, Clear Hills, East Peace, Fairview, Greenview, Northern Lights, Peace, Provost, Saddle Hills, Smoky River, Spirit River, Starland, Wainwright and Yellowhead, and Special Areas 2, 3 and 4.

APPLICATION

2. Section 1 applies after 1994.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Section 80.3 of the *Income Tax Act* permits farmers who dispose of animals in their breeding herds due to drought conditions existing in a prescribed drought region in a year to exclude a portion of the sale proceeds from their taxable income until the following year, or the year following a consecutive series of drought years, as the case may be. As a result, the full amount of the proceeds eligible for the deferral will be available to replenish their herds at that time.

Prescribed drought regions are those areas of Canada that are designated, on the advice of the Minister of Agriculture and Agri-food, as suffering from drought conditions during a year. This Regulation, which amends section 7305 of the Regulations, prescribes the regions, which are eligible drought regions for the 1995, 1997 and 1998 years.

Alternatives

This Regulation is necessary to prescribe eligible drought regions for the 1995, 1997 and 1998 years. The regions prescribed for these years were determined by the Minister of Agriculture and Agri-food to have suffered from drought conditions in those years.

Benefits and Costs

This Regulation will allow farmers in the prescribed drought regions to defer the tax payable on sales of breeding animals in a year until a subsequent year. The portion of the sale proceeds, which can be deferred by a farmer, increases with the percentage of his or her herd which has been sold. In this manner, the tax deferral program is targeted to farmers most severely disadvantaged by drought conditions.

Consultation

This Regulation was developed through consultations with both Agriculture and Agri-food Canada and Revenue Canada. The final list of drought areas has already been published by Agriculture and Agri-food in press releases dated, with respect to 1995 on February 6, 1996, with respect to 1997, on November 17, 1997 and February 18, 1998, and with respect to 1998, on November 19, 1998 and on February 22, 1999.

White Valley, Willow Bunch, Wilton, Winslow, Wise Creek et Wood River,

(iv) en Alberta, les comtés de Beaver, Camrose, Flagstaff, Grande Prairie, Lamont, Minburn, Paintearth, St. Paul, Smoky Lake, Stettler, Two Hills et Vermilion River, les districts municipaux de Acadia, Big Lakes, Birch Hills, Bonnyville, Clear Hills, East Peace, Fairview, Greenview, Northern Lights, Peace, Provost, Saddle Hills, Smoky River, Spirit River, Starland, Wainwright et Yellowhead, et les zones spéciales 2, 3 et 4.

APPLICATION

2. L'article 1 s'applique après 1994.

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'article 80.3 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* permet aux agriculteurs des régions visées par règlement qui vendent une partie de leur troupeau reproducteur pour cause de sécheresse au cours d'une année d'exclure une partie du produit de la vente de leur revenu imposable jusqu'à l'année suivante ou l'année suivant la fin d'une série d'années de sécheresse consécutives, selon le cas. Le montant total du produit ainsi reporté leur permettra de racheter du bétail une fois la sécheresse terminée.

Les régions frappées de sécheresse visées par règlement sont les régions du Canada qui sont désignées, sur l'avis du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, comme étant frappées de sécheresse au cours d'une année. Les dispositions modifiant l'article 7305 du *Règlement de l'impôt sur le revenu* énumèrent les régions qui constituent des régions frappées de sécheresse pour 1995, 1997 et 1998.

Solutions envisagées

Il faut modifier le règlement pour énumérer les régions que le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire a désignées comme étant frappées de sécheresse en 1995, 1997 et 1998.

Avantages et coûts

Les dispositions réglementaires permettront aux agriculteurs des régions désignées, frappées de sécheresse, de reporter à une année ultérieure l'impôt payable sur les ventes d'animaux reproducteurs. La fraction du produit des ventes qui est ainsi reportable augmente en fonction du pourcentage du troupeau qui a été vendu. Ainsi, le programme de report d'impôt profitera aux agriculteurs qui ont été les plus durement frappés par les conditions de sécheresse.

Consultations

Les dispositions réglementaires ont été mises au point en consultation avec Agriculture et Agroalimentaire Canada et Revenue Canada. Elles font suite aux communiqués d'Agriculture et Agroalimentaire Canada publiés le 6 février 1996 (pour 1995), les 17 novembre 1997 et 18 février 1998 (pour 1997) et les 19 novembre 1998 et 22 février 1999 (pour 1998).

Compliance and Enforcement

The *Income Tax Act* provides the necessary compliance mechanism for Regulation 7305. These provisions allow the Minister of National Revenue to assess and reassess tax payable, conduct audits and seize relevant records and documents.

Contact

Kerry Harnish
Tax Legislation Division
Department of Finance
L'Esplanade Laurier
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Tel.: (613) 992-4385

Respect et exécution

Les mécanismes nécessaires sont prévus par la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Ils permettent au ministre du Revenu national d'établir des cotisations et des nouvelles cotisations concernant l'impôt payable, de faire des vérifications et de saisir les documents utiles à cette fin.

Personne-ressource

Kerry Harnish
Division de la législation de l'impôt
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Tél. : (613) 992-4385

Registration
SOR/99-241 10 June, 1999

EMPLOYMENT INSURANCE ACT

Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

RESOLUTION

The Canada Employment Insurance Commission pursuant to paragraphs 54(l), (m) and (v) of the *Employment Insurance Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

May 21, 1999

P.C. 1999-1058 10 June, 1999

His Excellency the Governor General In Council, on the recommendation of the Minister of Human Resources Development, pursuant to paragraphs 54(l), (m) and (v) of the *Employment Insurance Act*^a, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*, made by the Canada Employment Insurance Commission.

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT INSURANCE REGULATIONS

AMENDMENT

1. The *Employment Insurance Regulations*¹ are amended by adding the following after section 26:

26.1 (1) The definitions in this subsection apply in this section. “condition of entitlement to benefits” means any requirement, circumstance or condition referred to in subsection 49(1) of the Act. (*condition d’admissibilité au bénéfice des prestations*) “period of eligibility” means

(a) in respect of the benefits referred to in subparagraph (2)(c)(i)

(i) the aggregate of the waiting period referred to in section 13 of the Act and the period described in subsection 22(2) of the Act and any extension of the period described in that subsection, or

(ii) the aggregate of the period referred to in subsection 23(2) of the Act and the waiting period referred to in section 13 of the Act, unless that waiting period has already been taken into account for the purposes of subparagraph (i); and

(b) in respect of the benefits referred to in subparagraph (2)(c)(ii), the period during which the claimant attends a course or program, referred to in paragraph 25(1)(a) of the Act, that is an apprenticeship course or an apprenticeship program. (*période d’admissibilité*)

(2) Notwithstanding section 26, a claimant is not required to make periodic claims for benefits in accordance with that section where

Enregistrement
DORS/99-241 10 juin 1999

LOI SUR L’ASSURANCE-EMPLOI

Règlement modifiant le Règlement sur l’assurance-emploi

RÉSOLUTION

En vertu des alinéas 54l), m) et v) de la *Loi sur l’assurance-emploi*^a, la Commission de l’assurance-emploi du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l’assurance-emploi*, ci-après.

Le 21 mai 1999

C.P. 1999-1058 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre du Développement des ressources humaines et en vertu des alinéas 54l), m) et v) de la *Loi sur l’assurance-emploi*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l’assurance-emploi*, ci-après, pris par la Commission de l’assurance-emploi du Canada.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L’ASSURANCE-EMPLOI

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur l’assurance-emploi*¹ est modifié par adjonction, après l’article 26, de ce qui suit :

26.1 (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article.

« condition d’admissibilité au bénéfice des prestations » Toute condition ou circonstance visée au paragraphe 49(1) de la Loi. (*condition of entitlement to benefits*)

« période d’admissibilité »

a) Dans le cas des prestations visées au sous-alinéa (2)c)(i), l’une des périodes suivantes :

(i) le total du délai de carence visé à l’article 13 de la Loi et de la période visée au paragraphe 22(2) de la Loi et de toute prolongation de cette période,

(ii) le total du délai de carence visé à l’article 13 de la Loi, à moins que celui-ci n’ait été pris en compte pour l’application du sous-alinéa (i), et de la période visée au paragraphe 23(2) de la Loi;

b) dans le cas des prestations visées au sous-alinéa (2)c)(ii), la période pendant laquelle le prestataire suit un cours ou un programme visé à l’alinéa 25(1)a) de la Loi, lequel est un cours d’apprentissage ou un programme d’apprentissage. (*period of eligibility*)

(2) Malgré l’article 26, le prestataire n’est pas tenu de faire une demande périodique de prestations conformément à cet article s’il remplit les conditions suivantes :

^a S.C. 1996, c. 23

¹ SOR/96-332

^a L.C. 1996, ch. 23

¹ DORS/96-332

- (a) the claimant makes an initial claim for benefits or a claim in respect of which subsection 26(2) applies;
- (b) the claimant's period of eligibility ends after June 26, 1999;
- (c) the claimant makes a claim for benefits in respect of every week of unemployment in the claimant's period of eligibility
- (i) for a reason referred to in paragraph 12(3)(a) or (b) of the Act, or
 - (ii) under section 25 of the Act, to attend an apprenticeship course or an apprenticeship program, and
- (d) the claimant completes a form, provided by the Commission, stating that
- (i) to the best of the claimant's knowledge at the time of completing the form, there are no conditions of entitlement to benefits that will not be fully met for each week in the period of eligibility, except in respect of earnings that may be deducted pursuant to section 19, 22 or 23 of the Act during that period,
 - (ii) the claimant will notify the Commission as soon as possible if the claimant ceases to meet a condition of entitlement to benefits at any time during the period of eligibility and failure to meet that condition has the effect of reducing or eliminating any benefits for any week in the period of eligibility, or if the claimant has earnings referred to in subparagraph (i) in respect of that period, and
 - (iii) the claimant will notify the Commission at the end of the period of eligibility whether or not they have met the conditions of entitlement to benefits for each week in the period of eligibility and whether or not they have declared all earnings that could be deducted pursuant to section 19, 22 or 23 of the Act during that period.
- (3) If the Commission becomes aware that the claimant does not meet a condition of entitlement to benefits during the claimant's period of eligibility, this section shall cease to apply in respect of the claimant's claim for benefits as of the date on which the Commission becomes aware of the claimant's failure to meet the condition.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 27, 1999.**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

In the past, the EI family supplement added to a low-income claimant's weekly rate of benefit was equal to the amount the claimant or their spouse received as a child tax benefit from Revenue Canada. However, the amounts of Canada Child Tax Benefit (CCTB) will be significantly expanded on July 1, 1999. Consequently, this was considered the best time to separate the functioning of the EI family supplement and the CCTB. This separation will prevent an automatic doubling of payments or expanded application of the EI family supplement, every time the CCTB is enhanced. Such continuing parallelism could be regarded as double indemnification and a disincentive for low-income EI claimants to seek re-employment.

- a) il présente une demande initiale de prestations ou la demande visée au paragraphe 26(2);
- b) sa période d'admissibilité prend fin après le 26 juin 1999;
- c) il présente une demande de prestations pour chaque semaine de chômage comprise dans sa période d'admissibilité :
- (i) soit pour une raison mentionnée aux alinéas 12(3)a) ou b) de la Loi,
 - (ii) soit en vertu de l'article 25 de la Loi pour suivre un cours d'apprentissage ou un programme d'apprentissage;
- d) il remplit le formulaire fourni par la Commission, dans lequel :
- (i) il atteste que, autant qu'il le sache à ce moment, les conditions d'admissibilité au bénéfice des prestations seront remplies pour chaque semaine de sa période d'admissibilité, sauf en ce qui a trait à la rémunération qui peut être déduite aux termes des articles 19, 22 ou 23 de la Loi durant cette période,
 - (ii) il s'engage à aviser la Commission dans les plus brefs délais s'il ne remplit plus l'une des conditions d'admissibilité au bénéfice des prestations au cours de sa période d'admissibilité, lorsque cela a pour effet de réduire ou de supprimer les prestations pour toute semaine de cette période, ou s'il a reçu une rémunération visée au sous-alinéa (i) pour cette période,
 - (iii) il s'engage à aviser la Commission à la fin de sa période d'admissibilité s'il a respecté ou non les conditions d'admissibilité au bénéfice des prestations pour chaque semaine de sa période d'admissibilité et s'il a déclaré ou non toute la rémunération qui peut être déduite aux termes des articles 19, 22 ou 23 de la Loi durant cette période.
- (3) Si la Commission constate que le prestataire ne remplit pas une condition d'admissibilité au bénéfice des prestations pendant sa période d'admissibilité, le présent article cesse de s'appliquer à la demande de prestations de ce dernier à la date à laquelle la Commission constate ce fait.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 27 juin 1999.**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Par le passé, le supplément familial de l'assurance-emploi, ajouté au taux de prestations hebdomadaires des prestataires à faibles revenus, était égal au montant que le prestataire ou son conjoint recevait de Revenu Canada comme prestation fiscale pour enfants. Les montants de la prestation fiscale pour enfants seront cependant augmentés de façon significative à compter du 1^{er} juillet 1999. Il s'agit en conséquence du temps le mieux choisi pour séparer le fonctionnement du supplément familial de l'assurance-emploi de celui de la prestation fiscale pour enfants; cela évitera le dédoublement automatique des paiements ou l'élargissement de l'application du supplément familial de l'assurance-emploi chaque fois que l'on améliorera la prestation fiscale pour enfants. La poursuite de cette indemnisation parallèle pourrait être perçue comme une double indemnisation et dissuader les prestataires à faibles revenus de chercher de l'emploi.

Accordingly, a table was developed that calculates the amount of family supplement based upon the number and ages of the children for which the claimant or the claimant's spouse receives CCTB. The EI family supplement will still be calculated using the family income information obtained from Revenue Canada but it will not rise as CCTB does on July 1, 1999 to provide expanded coverage to claimants with family incomes up to \$29,920. As it has since its implementation, the EI family supplement will continue to apply to claimants with family income below \$25,921.

In addition, a "grandfather" clause has been introduced in the new Regulation to ensure that there will be no claimants who will see a reduction in the amount of their family supplement in the middle of their EI claim because of the interplay between the complex, joint federal-provincial CCTB rules and the application of these new rules on calculating family supplement amounts.

Alternatives

No other alternative was considered because this was considered the best method of eliminating the strict parallelism between CCTB and the EI family supplement. This measure will maintain EI income support targeted to low-income EI claimants supporting children. It also ensures that this support remains targeted at the most needy of those families by considering family income (rather than individual income levels) and the number and ages of the dependent children.

Benefits and Costs

Without the amendment and with the CCTB enhancements scheduled for the years 1999 and 2000, EI benefit costs could have risen significantly. With this new method of calculation, which continues to target those most in need, the annual costs are estimated at \$2.75 million for fiscal year 1999-2000 and at \$3.5 million for each year thereafter.

It is estimated that the new method of calculating EI supplement will benefit about 35,700 claimants across Canada who will see a small increase in their family supplement amounts. No claimants will see a reduction in the amount of their family supplement as a result of this change. However, a one-time increase in administrative costs of approximately \$676,000 is expected in order to implement this regulatory change and to administer the period of the grandfathering.

Consultation

The departments of Finance and National Revenue were consulted and concur with this amendment. No external consultation was conducted as this amendment continues the form and substance of an existing legislative provision and the amendment was designed to ensure that it would have no negative impact upon claimants.

This regulatory amendment was prepared by Insurance Policy in consultation with Strategic Policy, Insurance Program Services, Control, as well as Legal Services and Systems within HRDC. All parties concur in the format reflected in the Regulation.

Un tableau a été élaboré en conséquence afin de calculer le montant du supplément familial en fonction du nombre et de l'âge des enfants pour lesquels le prestataire ou son conjoint reçoit la prestation fiscale pour enfants. Le supplément familial de l'assurance-emploi continuera d'être calculé à partir des renseignements sur le revenu familial obtenus de Revenu Canada; il n'augmentera cependant pas avec la prestation fiscale pour enfants du 1^{er} juillet 1999, prestation qui offrira une couverture élargie aux prestataires dont le revenu du ménage s'élève jusqu'à 29 920 \$. Le supplément familial continue de s'appliquer depuis sa mise en œuvre aux prestataires dont le revenu de ménage est de moins de 25 921 \$.

Une clause des droits acquis a été apportée au nouveau règlement pour assurer qu'aucun prestataire ne verra son supplément familial réduit au milieu de sa demande de prestations d'assurance-emploi en raison de l'action réciproque entre les règlements complexes de la prestation fiscale fédérale-provinciale pour enfants et l'application de ces nouvelles règles de calcul du supplément familial.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange n'a été prise en considération puisqu'on est d'avis qu'il s'agit de la meilleure méthode pour éliminer le parallélisme entre la prestation fiscale pour enfant et le supplément familial de l'assurance-emploi. Cette mesure maintiendra le soutien du revenu visant les prestataires à faibles revenus de l'assurance-emploi qui ont des enfants. Elle assurera également que le soutien demeure axé sur les familles qui, selon leur revenu de ménage et le nombre et l'âge des enfants à leur charge, en ont le plus besoin (plutôt que sur les niveaux de revenu individuel).

Avantages et coûts

Sans la modification et avec les améliorations à la prestation fiscale pour enfants prévues pour 1999 et 2000, les coûts des prestations d'assurance-emploi auraient pu augmenter de façon significative. Avec cette nouvelle méthode de calcul, qui continue de cibler ceux qui en ont le plus besoin, les coûts annuels sont évalués à 2,75 millions de dollars pour l'année financière 1999-2000 et à 3,5 millions de dollars pour chacune des années subséquentes.

On estime que la nouvelle méthode de calcul du supplément de l'assurance-emploi sera profitable à environ 35 700 prestataires à travers le Canada qui connaîtront un faible augmentation de leur supplément familial. Aucun prestataire ne voit une réduction du montant de son supplément familial en raison de cette modification. Toutefois, on prévoit qu'il y aura des frais administratifs ponctuels d'environ 676 000 \$ pour la mise en œuvre des modifications réglementaires et la période sur les droits acquis.

Consultations

Les ministères des Finances et du Revenu ont été consultés et sont d'accord avec la modification. Il n'y a pas eu de consultations externes, puisque cette modification constitue la forme et le fond de l'actuelle disposition législative et a pour objet d'assurer qu'il n'y aura pas d'effets négatifs sur le prestataire.

Cette modification au règlement a été préparée par Politique d'assurance, après consultation auprès des directions suivantes de DRHC : Politique stratégique, Services du programme d'assurance, Enquête et contrôle, ainsi que les Services juridiques et Systèmes. Toutes les parties sont d'accord avec le format illustré par le règlement.

Compliance and Enforcement

Existing compliance mechanisms contained in HRDC's adjudication and control procedures will ensure that these changes are properly implemented and subsequently evaluated.

Year 2000 Note

This initiative will not impact negatively on the ability of the federal government, other levels of government, or of the private sector to achieve Year 2000 compliance.

Contact

Glenn Ramsay
Senior Policy Advisor
Policy and Legislation Development, Insurance
Human Resources Development Canada
140 Promenade du Portage
9th Floor
Hull, Quebec
K1A 0J9
Tel.: (819) 994-6044
FAX: (819) 953-9381

Respect et exécution

Les mécanismes de conformité contenus dans les procédures de règlement des demandes et de contrôle de DRHC feront en sorte que ces modifications soient convenablement mises en œuvre, puis évaluées.

Note relative à l'an 2000

L'initiative n'aura pas de répercussion négative sur la capacité de l'administration fédérale, d'autres palliers de gouvernements ou du secteur privé de se conformer à l'an 2000.

Personne-ressource

Glenn Ramsay
Conseiller principal en matière de politique
Élaboration de la politique et de la législation
Développement des ressources humaines Canada
140, promenade du Portage
9^e étage
Hull (Québec)
K1A 0J9
Téléphone : (819) 994-6044
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-9381

Registration
SOR/99-242 10 June, 1999

COMPANIES' CREDITORS ARRANGEMENT ACT

Rule Repealing the Companies' Creditors Arrangement Rule

P.C. 1999-1072 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 18(1) of the *Companies' Creditors Arrangement Act*, hereby makes the annexed *Rule Repealing the Companies' Creditors Arrangement Rule*.

RULE REPEALING THE COMPANIES' CREDITORS ARRANGEMENT RULE

REPEAL

1. The *Companies' Creditors Arrangement Rule*¹ is repealed.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rule.)

Description

This Rule was introduced on October 5, 1992, to require the individual obtaining an initial Court order pursuant to section 4 or 5 of the *Companies' Creditors Arrangement Act* to send a copy of it to the Superintendent of Bankruptcy. The purpose of the Rule was to obtain information from which to assess the need for further amendments to insolvency legislation. The documents are court documents and are available to the public.

The repeal of this Rule corrects a problem identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations as it was found to be *ultra vires* the enabling statute. The Rule is not consistent with the purpose or object of the *Companies' Creditors Arrangement Act* which is to facilitate compromises and arrangements between companies and creditors.

The individual obtaining the initial Court order will no longer be required to send a copy of it to the Superintendent of Bankruptcy. The change will have little impact on Canadians.

The Department considered the issue raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and after examining the comment closely agreed with it.

The repeal of this Rule will not affect costs.

¹ SOR/92-580

Enregistrement
DORS/99-242 10 juin 1999

LOI SUR LES ARRANGEMENTS AVEC LES CRÉANCIERS
DES COMPAGNIES

Règle abrogeant la Règle sur les arrangements avec les créanciers des compagnies

C.P. 1999-1072 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu du paragraphe 18(1) de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil établit la *Règle abrogeant la Règle sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, ci-après.

RÈGLE ABROGEANT LA RÈGLE SUR LES ARRANGEMENTS AVEC LES CRÉANCIERS DES COMPAGNIES

ABROGATION

1. La *Règle sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* est abrogée.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente règle 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 la règle.)

Description

Cette règle fut adoptée le 5 octobre 1992, afin d'exiger de la part d'un individu qui obtient du tribunal une ordonnance initiale aux termes des articles 4 et 5 de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* d'en envoyer une copie au surintendant des faillites. Le but de cette règle était d'obtenir des renseignements permettant d'évaluer le besoin d'autres modifications aux lois touchant l'insolvabilité. Les ordonnances sont des documents émis par les tribunaux et sont disponibles au public.

L'abrogation de cette règle vise à corriger un problème relevé par le Comité permanent d'examen de la réglementation, car celle-ci n'est pas compatible avec la loi habilitante. Cette règle n'appuyait pas le but ou l'objectif de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* qui est de faciliter les compromis et les arrangements entre les compagnies et les créanciers.

L'individu qui obtiendra du tribunal une ordonnance initiale ne sera plus requis d'en envoyer une copie au surintendant des faillites. Ce changement devrait avoir très peu d'incidences pour la population canadienne.

Après l'étude approfondie de la question soulevée par le Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation, le ministère est d'accord avec la recommandation.

L'abrogation de cette règle n'a aucun effet sur les coûts.

¹ DORS/92-580

Contact

Jean-Guy Lafleur
Office of the Superintendent of Bankruptcy
Industry Canada
Jean Edmonds Towers, South Tower, 8th Floor
365 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0C8
Telephone: (613) 941-5759
FAX: (613) 941-2692
Internet address: lafleur.jeanguy@ic.gc.ca

Personne-ressource

Jean-Guy Lafleur
Bureau du surintendant des faillites
Industrie Canada
Tours Jean Edmonds, Tour sud, 8^e étage
365, avenue Laurier ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8
Téléphone : (613) 941-5759
TÉLÉCOPIEUR : (613) 941-2692
Adresse internet : lafleur.jeanguy@ic.gc.ca

Registration
SOR/99-243 10 June, 1999

NATIONAL ENERGY BOARD ACT

Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations

The National Energy Board, pursuant to subsection 129(1)^a of the *National Energy Board Act*, hereby makes the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*.

Calgary, Alberta, May 27, 1999

P.C. 1999-1073 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to subsection 129(1)^a of the *National Energy Board Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*, made by the National Energy Board.

REGULATIONS AMENDING THE NATIONAL ENERGY BOARD EXPORT AND IMPORT REPORTING REGULATIONS

AMENDMENTS

1. The heading before section 4 of the English version of the *National Energy Board Export and Import Reporting Regulations*¹ is replaced by the following:

GAS

2. Paragraphs 4(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) the total quantity exported or imported;
- (c) the highest quantity exported or imported in any one day during the month;

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

- (b) the total quantity exported;

4. Paragraph 6(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c) the total quantity exported;

5. Subparagraph 7(b)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) the total quantity exported,

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/99-243 10 juin 1999

LOI SUR L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations

En vertu du paragraphe 129(1)^a de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, l'Office national de l'énergie prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*, ci-après.

Calgary (Alberta), le 27 mai 1999

C.P. 1999-1073 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu du paragraphe 129(1)^a de la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*, ci-après, pris par l'Office national de l'énergie.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE SUR LES RAPPORTS RELATIFS AUX EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 4 de la version anglaise du *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations*¹ est remplacé par ce qui suit :

GAS

2. Les alinéas 4b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) la quantité totale exportée ou importée;
- c) la plus grande quantité journalière exportée ou importée durant le mois;

3. L'alinéa 5b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) la quantité totale exportée;

4. L'alinéa 6c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c) la quantité totale exportée;

5. Le sous-alinéa 7b)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) la quantité totale exportée,

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1990, c. 7, s. 42

¹ SOR/95-563

^a L.C. 1990, ch. 7, art. 42

¹ DORS/95-563

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The amendments to these Regulations correct non-substantive problems identified by the National Energy Board:

- The heading preceding section 4 in the English version of the *National Energy Board Export and Import Reporting Regulations* requires correction as it is set out in French.
- The unit of measurement for reporting purposes as contained in paragraphs 4(b) and (c), 5(b), 6(c) and subparagraph 7(b)(iii) should be deleted to allow for alternative units of measurement as provided for pursuant to section 9.

It is expected that this change will have little impact on Canadians. The Miscellaneous Amendments Regulations were developed to streamline the regulatory process as well as to reduce costs.

Contact

P. Noonan, Counsel
National Energy Board
444 - 7th Avenue S.W.
Calgary, Alberta
T2P 0X8
Telephone: (403) 299-3552
FAX: (403) 292-5503
E-mail: pnoonan@neb.gc.ca

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

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Les modifications visent à corriger des problèmes relevés par l'Office national de l'énergie qui ne touchent pas aux dispositions de fond :

- L'en-tête qui précède l'article 4 dans la version anglaise du *Règlement sur les rapports relatifs aux exportations et importations* doit être corrigé en fonction de la version française.
- Il convient de supprimer la mention concernant l'unité de mesure aux alinéas 4b) et c), 5b) et 6c) et au sous-alinéa 7b)(iii) de façon à permettre l'utilisation d'autres unités de mesure dans les rapports, tel que prévu à l'article 9.

Il est prévu que les modifications qui précèdent auront peu d'incidence sur les Canadiens. Les règlements correctifs ont été conçus pour simplifier le processus de réglementation et réduire les coûts.

Personne-ressource

P. Noonan, avocat
Office national de l'énergie
444, Septième avenue S.-O.
Calgary (Alberta)
T2P 0X8
Téléphone : (403) 299-3552
TÉLÉCOPIEUR : (403) 292-5503
Courriel : pnoonan@neb.gc.ca

Registration
SOR/99-244 11 June, 1999

CANADA TRANSPORTATION ACT

Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations

ORDER NO. 1999-CTA-270

Pursuant to section 177 of the *Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10, the Agency hereby makes the attached *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations*.

June 10, 1999

P.C. 1999-1059 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*^a, hereby approves the *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY DESIGNATED PROVISIONS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations. "Act" means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*) "designated provision" means a provision the contravention of which may be proceeded with as a violation in accordance with sections 179 and 180 of the Act. (*texte désigné*)

DESIGNATED PROVISIONS

2. For the purposes of paragraph 177(a) of the Act, the provisions set out in column 1 of the schedule are designated provisions.

MAXIMUM AMOUNT

3. The maximum amount payable in respect of a contravention of a designated provision set out in column 1 of the schedule is the amount
- (a) in respect of a corporation, set out in column 2; and
 - (b) in respect of an individual, set out in column 3.

COMING INTO FORCE

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

Enregistrement
DORS/99-244 11 juin 1999

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)

ARRÊTÉ N° 1999-CTA-270

Conformément à l'article 177 de la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, l'Office prend par la présente le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)* ci-joint.

Le 10 juin 1999

C.P. 1999-1059 10 juin 1999

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

RÈGLEMENT SUR LES TEXTES DÉSIGNÉS (OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA)

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement. « *Loi* » La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*) « *texte désigné* » Texte dont la contravention est assujettie aux articles 179 et 180 de la Loi. (*designated provision*)

TEXTES DÉSIGNÉS

2. Pour l'application de l'alinéa 177a) de la Loi, les dispositions mentionnées à la colonne 1 de l'annexe sont des textes désignés.

MONTANT MAXIMAL DE LA SANCTION

3. Le montant maximal de la sanction prévue pour toute contravention d'un texte désigné visé à la colonne 1 de l'annexe est :
- a) dans le cas d'une personne morale, le montant indiqué à la colonne 2;
 - b) dans le cas d'une personne physique, le montant indiqué à la colonne 3.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

^a S.C. 1996, c. 10

^a L.C. 1996, ch. 10

SCHEDULE
(Sections 2 and 3)

ANNEXE
(articles 2 et 3)

| SCHEDULE (Sections 2 and 3) | | | ANNEXE (articles 2 et 3) | | | | |
|---------------------------------------|---|--|---|---------------|--|---|-------|
| Column 1 | Column 2 | Column 3 | Colonne 1 | Colonne 2 | Colonne 3 | | |
| Item | Designated Provision | Maximum Amount of Penalty — Corporation (\$) | Article | Texte désigné | Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$) | Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$) | |
| <i>Canada Transportation Act</i> | | | <i>Loi sur les transports au Canada</i> | | | | |
| 1. | Section 57 — for violation of each condition or requirement | 25,000 | 5,000 | 1. | Article 57 — pour contravention de toute condition ou obligation | 25 000 | 5 000 |
| 2. | Section 59 | 25,000 | 5,000 | 2. | Article 59 | 25 000 | 5 000 |
| 3. | Subsection 64(2) | 10,000 | 2,000 | 3. | Paragraphe 64(2) | 10 000 | 2 000 |
| 4. | Paragraph 67(1)(a) | 10,000 | 2,000 | 4. | Alinéa 67(1)(a) | 10 000 | 2 000 |
| 5. | Paragraph 67(1)(c) | 5,000 | 1,000 | 5. | Alinéa 67(1)(c) | 5 000 | 1 000 |
| 6. | Subsection 67(2) | 5,000 | 1,000 | 6. | Paragraphe 67(2) | 5 000 | 1 000 |
| 7. | Subsection 67(3) | 10,000 | 2,000 | 7. | Paragraphe 67(3) | 10 000 | 2 000 |
| 8. | Subsection 67(4) | 5,000 | 1,000 | 8. | Paragraphe 67(4) | 5 000 | 1 000 |
| 9. | Subsection 68(2) | 5,000 | 1,000 | 9. | Paragraphe 68(2) | 5 000 | 1 000 |
| 10. | Subsection 71(2) | 25,000 | 5,000 | 10. | Paragraphe 71(2) | 25 000 | 5 000 |
| 11. | Subsection 74(2) | 25,000 | 5,000 | 11. | Paragraphe 74(2) | 25 000 | 5 000 |
| 12. | Section 82 — for violation of each condition or requirement | 25,000 | 5,000 | 12. | Article 82 — pour contravention de toute condition ou obligation | 25 000 | 5 000 |
| 13. | Section 83 | 10,000 | 2,000 | 13. | Article 83 | 10 000 | 2 000 |
| 14. | Subsection 178(5) | 5,000 | 1,000 | 14. | Paragraphe 178(5) | 5 000 | 1 000 |
| <i>Air Transportation Regulations</i> | | | <i>Règlement sur les transports aériens</i> | | | | |
| 15. | Paragraph 7(1)(a) | 25,000 | 5,000 | 15. | Alinéa 7(1)(a) | 25 000 | 5 000 |
| 16. | Paragraph 7(1)(b) | 25,000 | 5,000 | 16. | Alinéa 7(1)(b) | 25 000 | 5 000 |
| 17. | Subsection 7(3) | 25,000 | 5,000 | 17. | Paragraphe 7(3) | 25 000 | 5 000 |
| 18. | Subsection 7(4) | 25,000 | 5,000 | 18. | Paragraphe 7(4) | 25 000 | 5 000 |
| 19. | Subsection 8(1) | 10,000 | 2,000 | 19. | Paragraphe 8(1) | 10 000 | 2 000 |
| 20. | Subsection 8(2) | 5,000 | 1,000 | 20. | Paragraphe 8(2) | 5 000 | 1 000 |
| 21. | Subsection 8.2(1) | 10,000 | 2,000 | 21. | Paragraphe 8.2(1) | 10 000 | 2 000 |
| 22. | Subsection 8.2(4) | 25,000 | 5,000 | 22. | Paragraphe 8.2(4) | 25 000 | 5 000 |
| 23. | Subsection 8.2(6) | 25,000 | 5,000 | 23. | Paragraphe 8.2(6) | 25 000 | 5 000 |
| 24. | Subparagraph 8.3(1)(b)(ii) | 25,000 | 5,000 | 24. | Sous-alinéa 8.3 (1)(b)(ii) | 25 000 | 5 000 |
| 25. | Subsection 8.5(1) | 10,000 | 2,000 | 25. | Paragraphe 8.5(1) | 10 000 | 2 000 |
| 26. | Subsection 10(2) | 5,000 | 1,000 | 26. | Paragraphe 10(2) | 5 000 | 1 000 |
| 27. | Subsection 14(1) | 5,000 | 1,000 | 27. | Paragraphe 14(1) | 5 000 | 1 000 |
| 28. | Subsection 15(3) | 5,000 | 1,000 | 28. | Paragraphe 15(3) | 5 000 | 1 000 |
| 29. | Paragraph 18(a) | 25,000 | 5,000 | 29. | Alinéa 18(a) | 25 000 | 5 000 |
| 30. | Paragraph 18(b) | 25,000 | 5,000 | 30. | Alinéa 18(b) | 25 000 | 5 000 |
| 31. | Paragraph 18(c) | 10,000 | 2,000 | 31. | Alinéa 18(c) | 10 000 | 2 000 |
| 32. | Section 19 | 5,000 | 1,000 | 32. | Article 19 | 5 000 | 1 000 |
| 33. | Paragraph 20(a) | 10,000 | 2,000 | 33. | Alinéa 20(a) | 10 000 | 2 000 |
| 34. | Paragraph 20(b) | 10,000 | 2,000 | 34. | Alinéa 20(b) | 10 000 | 2 000 |
| 35. | Section 80 | 25,000 | 5,000 | 35. | Article 80 | 25 000 | 5 000 |
| 36. | Section 81 | 5,000 | 1,000 | 36. | Article 81 | 5 000 | 1 000 |
| 37. | Section 82 | 10,000 | 2,000 | 37. | Article 82 | 10 000 | 2 000 |
| 38. | Section 83 | 5,000 | 1,000 | 38. | Article 83 | 5 000 | 1 000 |
| 39. | Paragraph 84(1)(a) | 10,000 | 2,000 | 39. | Alinéa 84(1)(a) | 10 000 | 2 000 |
| 40. | Paragraph 84(1)(b) | 10,000 | 2,000 | 40. | Alinéa 84(1)(b) | 10 000 | 2 000 |
| 41. | Paragraph 84(1)(c) | 10,000 | 2,000 | 41. | Alinéa 84(1)(c) | 10 000 | 2 000 |
| 42. | Paragraph 84(1)(d) | 25,000 | 5,000 | 42. | Alinéa 84(1)(d) | 25 000 | 5 000 |
| 43. | Subsection 84(2) | 10,000 | 2,000 | 43. | Paragraphe 84(2) | 10 000 | 2 000 |
| 44. | Section 85 | 10,000 | 2,000 | 44. | Article 85 | 10 000 | 2 000 |

SCHEDULE—*Continued*ANNEXE (*suite*)

| Column 1 | | Column 2 | Column 3 | Colonne 1 | | Colonne 2 | Colonne 3 |
|----------|-----------------------|--|---|-----------|---------------------|---|---|
| Item | Designated Provision | Maximum Amount of Penalty — Corporation (\$) | Maximum Amount of Penalty — Individual (\$) | Article | Texte désigné | Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$) | Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$) |
| 45. | Subsection 86(1) | 10,000 | 2,000 | 45. | Paragraphe 86(1) | 10 000 | 2 000 |
| 46. | Subsection 86(2) | 10,000 | 2,000 | 46. | Paragraphe 86(2) | 10 000 | 2 000 |
| 47. | Section 87 | 5,000 | 1,000 | 47. | Article 87 | 5 000 | 1 000 |
| 48. | Subsection 88(1) | 10,000 | 2,000 | 48. | Paragraphe 88(1) | 10 000 | 2 000 |
| 49. | Paragraph 93(1)(a) | 25,000 | 5,000 | 49. | Alinéa 93(1)(a) | 25 000 | 5 000 |
| 50. | Paragraph 93(1)(b) | 25,000 | 5,000 | 50. | Alinéa 93(1)(b) | 25 000 | 5 000 |
| 51. | Paragraph 93(1)(c) | 25,000 | 5,000 | 51. | Alinéa 93(1)(c) | 25 000 | 5 000 |
| 52. | Paragraph 93(1)(d) | 25,000 | 5,000 | 52. | Alinéa 93(1)(d) | 25 000 | 5 000 |
| 53. | Paragraph 93(1)(e) | 5,000 | 1,000 | 53. | Alinéa 93(1)(e) | 5 000 | 1 000 |
| 54. | Subsection 95(2) | 25,000 | 5,000 | 54. | Paragraphe 95(2) | 25 000 | 5 000 |
| 55. | Paragraph 95(3)(a) | 5,000 | 1,000 | 55. | Alinéa 95(3)(a) | 5 000 | 1 000 |
| 56. | Paragraph 95(3)(c) | 25,000 | 5,000 | 56. | Alinéa 95(3)(c) | 25 000 | 5 000 |
| 57. | Paragraph 95(3)(e) | 25,000 | 5,000 | 57. | Alinéa 95(3)(e) | 25 000 | 5 000 |
| 58. | Paragraph 95(3)(f) | 5,000 | 1,000 | 58. | Alinéa 95(3)(f) | 5 000 | 1 000 |
| 59. | Section 96 | 5,000 | 1,000 | 59. | Article 96 | 5 000 | 1 000 |
| 60. | Section 97 | 10,000 | 2,000 | 60. | Article 97 | 10 000 | 2 000 |
| 61. | Paragraph 99(1)(a) | 5,000 | 1,000 | 61. | Alinéa 99(1)(a) | 5 000 | 1 000 |
| 62. | Paragraph 99(1)(b) | 10,000 | 2,000 | 62. | Alinéa 99(1)(b) | 10 000 | 2 000 |
| 63. | Subsection 99(3) | 10,000 | 2,000 | 63. | Paragraphe 99(3) | 10 000 | 2 000 |
| 64. | Section 100 | 5,000 | 1,000 | 64. | Article 100 | 5 000 | 1 000 |
| 65. | Subsection 101(1) | 25,000 | 5,000 | 65. | Paragraphe 101(1) | 25 000 | 5 000 |
| 66. | Section 102 | 5,000 | 1,000 | 66. | Article 102 | 5 000 | 1 000 |
| 67. | Paragraph 103.2(1)(a) | 25,000 | 5,000 | 67. | Alinéa 103.2(1)(a) | 25 000 | 5 000 |
| 68. | Subsection 103.2(2) | 25,000 | 5,000 | 68. | Paragraphe 103.2(2) | 25 000 | 5 000 |
| 69. | Subsection 103.2(3) | 10,000 | 2,000 | 69. | Paragraphe 103.2(3) | 10 000 | 2 000 |
| 70. | Section 103.3 | 10,000 | 2,000 | 70. | Article 103.3 | 10 000 | 2 000 |
| 71. | Paragraph 103.4(a) | 10,000 | 2,000 | 71. | Alinéa 103.4(a) | 10 000 | 2 000 |
| 72. | Paragraph 103.4(b) | 10,000 | 2,000 | 72. | Alinéa 103.4(b) | 10 000 | 2 000 |
| 73. | Paragraph 107(1)(j) | 500 | 100 | 73. | Alinéa 107(1)(j) | 500 | 100 |
| 74. | Paragraph 107(1)(l) | 500 | 100 | 74. | Alinéa 107(1)(l) | 500 | 100 |
| 75. | Paragraph 107(1)(m) | 500 | 100 | 75. | Alinéa 107(1)(m) | 500 | 100 |
| 76. | Paragraph 107(1)(n) | 500 | 100 | 76. | Alinéa 107(1)(n) | 500 | 100 |
| 77. | Paragraph 107(1)(o) | 500 | 100 | 77. | Alinéa 107(1)(o) | 500 | 100 |
| 78. | Paragraph 107(1)(p) | 500 | 100 | 78. | Alinéa 107(1)(p) | 500 | 100 |
| 79. | Subsection 110(1) | 10,000 | 2,000 | 79. | Paragraphe 110(1) | 10 000 | 2 000 |
| 80. | Paragraph 110(3)(a) | 10,000 | 2,000 | 80. | Alinéa 110(3)(a) | 10 000 | 2 000 |
| 81. | Paragraph 110(3)(b) | 25,000 | 5,000 | 81. | Alinéa 110(3)(b) | 25 000 | 5 000 |
| 82. | Subsection 110(4) | 10,000 | 2,000 | 82. | Paragraphe 110(4) | 10 000 | 2 000 |
| 83. | Subsection 110(5) | 10,000 | 2,000 | 83. | Paragraphe 110(5) | 10 000 | 2 000 |
| 84. | Subsection 116(1) | 5,000 | 1,000 | 84. | Paragraphe 116(1) | 5 000 | 1 000 |
| 85. | Subsection 116(3) | 5,000 | 1,000 | 85. | Paragraphe 116(3) | 5 000 | 1 000 |
| 86. | Subsection 127(4) | 5,000 | 1,000 | 86. | Paragraphe 127(4) | 5 000 | 1 000 |
| 87. | Subsection 127.1(2) | 5,000 | 1,000 | 87. | Paragraphe 127.1(2) | 5 000 | 1 000 |
| 88. | Subsection 129(1) | 25,000 | 5,000 | 88. | Paragraphe 129(1) | 25 000 | 5 000 |
| 89. | Paragraph 135.3(1)(a) | 10,000 | 2,000 | 89. | Alinéa 135.3(1)(a) | 10 000 | 2 000 |
| 90. | Paragraph 135.3(1)(b) | 5,000 | 1,000 | 90. | Alinéa 135.3(1)(b) | 5 000 | 1 000 |
| 91. | Paragraph 135.3(1)(c) | 5,000 | 1,000 | 91. | Alinéa 135.3(1)(c) | 5 000 | 1 000 |
| 92. | Paragraph 135.3(1)(d) | 5,000 | 1,000 | 92. | Alinéa 135.3(1)(d) | 5 000 | 1 000 |
| 93. | Subsection 135.3(2) | 10,000 | 2,000 | 93. | Paragraphe 135.3(2) | 10 000 | 2 000 |
| 94. | Subsection 135.3(3) | 5,000 | 1,000 | 94. | Paragraphe 135.3(3) | 5 000 | 1 000 |
| 95. | Paragraph 135.3(4)(b) | 500 | 100 | 95. | Alinéa 135.3(4)(b) | 500 | 100 |
| 96. | Paragraph 135.3(4)(c) | 5,000 | 1,000 | 96. | Alinéa 135.3(4)(c) | 5 000 | 1 000 |
| 97. | Section 137 | 5,000 | 1,000 | 97. | Article 137 | 5 000 | 1 000 |

SCHEDULE—*Continued*

| Column 1 | Column 2 | Column 3 |
|---|----------------------|--|
| Item | Designated Provision | Maximum Amount of Penalty — Corporation (\$) / Maximum Amount of Penalty — Individual (\$) |
| 98. | Section 141 | 5,000 / 1,000 |
| 99. | Paragraph 144(b) | 500 / 100 |
| 100. | Subsection 147(1) | 10,000 / 2,000 |
| 101. | Subsection 147(2) | 10,000 / 2,000 |
| 102. | Subsection 148(1) | 10,000 / 2,000 |
| 103. | Paragraph 148(2)(b) | 10,000 / 2,000 |
| 104. | Subsection 148(3) | 10,000 / 2,000 |
| 105. | Subsection 148(4) | 10,000 / 2,000 |
| 106. | Subsection 148(5) | 10,000 / 2,000 |
| 107. | Subsection 149(1) | 10,000 / 2,000 |
| 108. | Subsection 149(2) | 10,000 / 2,000 |
| 109. | Section 150 | 10,000 / 2,000 |
| 110. | Subsection 151(1) | 10,000 / 2,000 |
| 111. | Subsection 151(2) | 10,000 / 2,000 |
| 112. | Section 153 | 10,000 / 2,000 |
| 113. | Section 154 | 10,000 / 2,000 |
| 114. | Subsection 155(1) | 10,000 / 2,000 |
| 115. | Subsection 155(2) | 10,000 / 2,000 |
| 116. | Subsection 155(3) | 10,000 / 2,000 |
| 117. | Subsection 155(4) | 10,000 / 2,000 |
| <i>Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations</i> | | |
| 118. | Section 4 | 10,000 / 2,000 |
| 119. | Section 5 | 10,000 / 2,000 |
| 120. | Section 6 | 10,000 / 2,000 |
| 121. | Section 7 | 10,000 / 2,000 |
| 122. | Section 8 | 10,000 / 2,000 |
| 123. | Section 9 | 10,000 / 2,000 |
| 124. | Section 11 | 10,000 / 2,000 |

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

The *Canada Transportation Act* (CTA) authorizes the Canadian Transportation Agency (the Agency) to establish regulations in respect of an Administrative Monetary Penalties (AMPs) program. The CTA also provides for any provision of the CTA regulations, orders or directions made pursuant to the CTA; any requirements of any of the provisions; and any condition of a licence issued under the CTA, to be a designated provision. The *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations* (the Regulations) set out provisions of the CTA, the *Air Transportation Regulations* and the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* which are to be designated provisions. The introduction of the *Designated Provisions Regulations* will permit the Agency to impose monetary penalties, not exceeding \$5,000 for an individual and \$25,000 for a corporation, for the contravention of any designated provision.

ANNEXE (*suite*)

| Colonne 1 | Colonne 2 | Colonne 3 |
|---|-------------------|---|
| Article | Texte désigné | Montant maximal de la sanction — Personne morale (\$) / Montant maximal de la sanction — Personne physique (\$) |
| 98. | Article 141 | 5 000 / 1 000 |
| 99. | Alinéa 144b) | 500 / 100 |
| 100. | Paragraphe 147(1) | 10 000 / 2 000 |
| 101. | Paragraphe 147(2) | 10 000 / 2 000 |
| 102. | Paragraphe 148(1) | 10 000 / 2 000 |
| 103. | Alinéa 148(2)b) | 10 000 / 2 000 |
| 104. | Paragraphe 148(3) | 10 000 / 2 000 |
| 105. | Paragraphe 148(4) | 10 000 / 2 000 |
| 106. | Paragraphe 148(5) | 10 000 / 2 000 |
| 107. | Paragraphe 149(1) | 10 000 / 2 000 |
| 108. | Paragraphe 149(2) | 10 000 / 2 000 |
| 109. | Article 150 | 10 000 / 2 000 |
| 110. | Paragraphe 151(1) | 10 000 / 2 000 |
| 111. | Paragraphe 151(2) | 10 000 / 2 000 |
| 112. | Article 153 | 10 000 / 2 000 |
| 113. | Article 154 | 10 000 / 2 000 |
| 114. | Paragraphe 155(1) | 10 000 / 2 000 |
| 115. | Paragraphe 155(2) | 10 000 / 2 000 |
| 116. | Paragraphe 155(3) | 10 000 / 2 000 |
| 117. | Paragraphe 155(4) | 10 000 / 2 000 |
| <i>Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience</i> | | |
| 118. | Article 4 | 10 000 / 2 000 |
| 119. | Article 5 | 10 000 / 2 000 |
| 120. | Article 6 | 10 000 / 2 000 |
| 121. | Article 7 | 10 000 / 2 000 |
| 122. | Article 8 | 10 000 / 2 000 |
| 123. | Article 9 | 10 000 / 2 000 |
| 124. | Article 11 | 10 000 / 2 000 |

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

La *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) habilite l'Office des transports du Canada (l'Office) à prendre un règlement relatif à un programme de sanctions administratives pécuniaires (SAP). En vertu de la Loi, peuvent être désignées : toute disposition de la Loi ou de ses textes d'application, toute obligation imposée par ceux-ci, et toute condition d'une licence délivrée au titre de la Loi. Le *Règlement sur les textes désignés* (*Office des transports du Canada*) établit quelles dispositions de la Loi, du *Règlement sur les transports aériens* et du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* peuvent être désignées. L'introduction du *Règlement sur les textes désignés* permettra à l'Office d'imposer des sanctions pécuniaires d'au plus 5 000 \$ dans le cas d'une personne physique et 25 000 \$ dans le cas d'une personne morale en cas de contravention aux dispositions d'un texte désigné.

These Regulations add to the options currently available in respect of enforcement of the CTA and its attendant Regulations.

The schedule to the Regulations only indicates the maximum possible penalty for each designated provision. The Agency, however, has developed an enforcement policy which includes a graduated scale of penalties. This policy will ensure fairness and consistency in the application of the Regulations. Although this policy and scale are not part of the Regulations, they have been subject to informal consultations. The scale establishes the penalties for first, second, third and subsequent violations. In all but the most serious cases, the first violation is subject to a warning, reviewable by the Agency, rather than monetary penalties. Subsequent and continued violations are subject to a monetary penalty. Information on the enforcement policy and the graduated scale of penalties may be obtained from the contact person named below.

The *Designated Provisions Regulations* apply equally to domestic and international carriers. Where a foreign carrier, operating pursuant to a bilateral agreement, violates a designated provision, the conditions of the bilateral agreement will be taken into consideration prior to imposing an AMP.

In cases where a monetary penalty has been issued, the affected individual or corporation can appeal the matter to the Civil Aviation Tribunal. The Civil Aviation Tribunal is an independent review body established under subsection 29(1) of the *Aeronautics Act* to review decisions to suspend or cancel documents of entitlement issued by the Department of Transport and decisions to assess monetary penalties by the Minister of Transport and the Agency. A review by a member of the Civil Aviation Tribunal is a hearing which the enforcement officer, designated under the CTA, who issued the Notice of Violation and the alleged offender (or his or her agent) may attend. Following the review, the Tribunal member will provide a written determination. This determination may be appealed by either party. If there is an appeal, an appeal hearing, which both parties may attend, will be scheduled. The appeal panel, usually consisting of three Tribunal members, will render a written appeal determination which is final and binding on the parties.

Alternatives

The only alternative is to maintain the status quo. This option would leave the Agency in its current situation, lacking a proportionate and appropriate enforcement sanction more forceful than a warning alone but less severe than licence suspension or cancellation, or prosecution.

Benefits and Costs

Anticipated Impact

It is expected that these Regulations will have a relatively minor impact on Canadian society generally. These Regulations are expected to motivate voluntary compliance and, by providing a sanction more proportionate and appropriate to the violation, assist in the enforcement of compliance with the CTA and its attendant regulations which will subsequently increase consumer protection and maintain the integrity of the regulatory framework.

Ce règlement complète les options qui s'offrent actuellement pour assurer le respect de la Loi et de la réglementation connexe.

L'annexe du règlement ne renferme que les amendes maximales applicables à chaque texte désigné. Cependant, l'Office a élaboré une politique d'application qui comprend un tableau des amendes pour les différents niveaux d'infraction. Cette politique permettra d'assurer l'application équitable et uniforme du règlement. Bien que la politique et le tableau ne fassent pas partie du règlement, ils ont fait l'objet de consultations informelles. Le tableau prescrit les amendes relatives aux premières, deuxième et troisième infractions, ainsi qu'aux infractions subséquentes. Mis à part les cas les plus sérieux, une première infraction pourra donner lieu à un avertissement (pouvant être revu par l'Office) plutôt qu'à une sanction pécuniaire. Les sanctions pécuniaires seront imposées en cas de récidive et pour toute infraction subséquente. On peut obtenir des renseignements sur la politique d'application et le tableau des amendes auprès de la personne-ressource ci-après.

Le *Règlement sur les textes désignés* s'applique tant aux transporteurs intérieurs qu'internationaux. Lorsqu'un transporteur étranger qui exploite ses activités aux termes d'un accord bilatéral contreviendra à un texte désigné, on tiendra compte des termes de l'accord bilatéral avant d'imposer une SAP.

Lorsqu'une sanction pécuniaire aura été imposée, la personne physique ou morale visée pourra interjeter appel auprès du Tribunal de l'aviation civile, lequel est un organisme d'examen indépendant qui a été créé en vertu du paragraphe 29(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. Son rôle consiste à revoir les décisions visant la suspension ou l'annulation de documents d'autorisation émis par le ministère des Transports ainsi que les décisions visant l'imposition de sanctions pécuniaires rendues par le ministre des Transports et l'Office. L'examen par un membre du Tribunal de l'aviation civile s'effectue par voie d'une audience à laquelle pourront assister l'agent verbalisateur désigné en vertu de la Loi qui a émis le procès-verbal de violation, ainsi que le présumé contrevenant (ou son représentant). À la suite de l'examen, le membre du tribunal rendra une décision écrite. L'une ou l'autre des parties pourra interjeter appel de cette décision, auquel cas la date de l'audition de l'appel sera arrêtée et les deux parties pourront y assister. Les membres du tribunal qui entendront l'appel, généralement trois, rendront une décision écrite à la suite de l'audience, laquelle sera définitive et liera les parties.

Solutions envisagées

La seule autre solution serait de maintenir le statu quo. Ainsi, l'Office ne disposerait d'aucune mesure proportionnelle et appropriée pour appliquer la Loi, soit une mesure qui serait plus rigoureuse que le fait de simplement émettre un avertissement, mais moins sévère que de suspendre ou d'annuler une licence, voire tenter une poursuite.

Avantages et coûts

Répercussions prévues

Ce règlement devrait avoir très peu d'incidences sur les Canadiens et les Canadiennes en général. Il devrait inciter à la conformité volontaire et aider à assurer le respect de la Loi et de ses règlements d'application du fait qu'il permettra d'imposer des sanctions plus proportionnelles et appropriées en fonction de l'infraction. Ainsi, les consommateurs s'en trouveront d'autant plus protégés et l'on pourra assurer l'intégrité du cadre de réglementation.

Economic Costs and Benefits

The Regulations impose no additional regulatory burden and no additional costs on carriers or terminal operators except where they are not in compliance with the designated provisions of the CTA and the Regulations, in which case they would be subject to an AMP.

Monies collected from administrative monetary penalties will not benefit the Agency. All money collected will be deposited into the federal government's Consolidated Revenue Fund. This fund is the general pool of all income of the federal government, such as tax, tariff, and licence fee income.

AMPs will reduce the number of prosecutions

AMPs are expected to be more efficient and less costly than judicial proceedings. Where non-compliance is dealt with by an AMP rather than by prosecution, the costs associated with a judge, a prosecutor from the federal Department of Justice, other court officials, and the Royal Canadian Mounted Police are saved.

The Civil Aviation Tribunal, which exists to review certain administrative actions taken by the Minister of Transport, will also review AMPs assessed pursuant to the CTA. There is, therefore, no cost required to create a new and independent review tribunal.

Consultation

Early notice was provided through the *1997 Federal Regulatory Plan*, proposal number NTA/96-39-I.

By letter dated July 8, 1997, the Agency requested comments on the Regulations from over 2,000 interested parties, including licensed air carriers, federal, provincial and territorial governments and departments, terminal operators, consumer and industry associations, travel agents and tour operators, and any party who had expressed an interest in the Agency's Regulations generally.

As a result of this informal request for comments, submissions were received from 17 interested parties, namely air carriers, provincial governments and departments, associations and consultants and changes were made to address the concerns raised. Many submissions focused primarily on the AMPs program rather than the actual Regulations and list of designated provisions. In an attempt to address all concerns about the program, the Agency has developed an enforcement manual outlining the Agency's enforcement policy and procedures. The Agency consulted on the manual by sending a copy to all parties who participated in earlier consultations and a letter to approximately 2,000 other interested parties informing them that a manual could be requested and that comments were being accepted. Although the Agency received many requests for the manual no substantive comments were filed. Positive feedback was received from several parties.

With respect to the Regulations, the Air Transport Association of Canada and several licensees indicated that they would not comment on the proposed designated provisions of Part III of the *Air Transportation Regulations* (ATRs) because, in a separate initiative, the Agency was consulting concurrently on proposed

Coûts économiques et avantages

Le règlement n'ajoute pas au fardeau réglementaire des transporteurs ou des exploitants de terminaux et n'entraîne aucun coût additionnel pour eux, sauf s'ils contreviennent aux dispositions des textes désignés de la Loi et de la réglementation. Dans ce cas, ils s'exposeront à une SAP.

Les SAP perçues ne profiteront pas à l'Office. Les sommes seront toutes versées au Trésor, soit le fonds général de toutes les sommes recueillies par le gouvernement fédéral, par exemple les taxes, les droits et les frais de licences.

Les SAP réduiront le nombre de poursuites

Les SAP devraient s'avérer plus efficaces et moins coûteuses que les poursuites judiciaires. Lorsqu'une infraction fait l'objet d'une SAP plutôt que d'une poursuite, on évite les coûts associés aux services d'un magistrat, d'un procureur du ministère fédéral de la Justice, d'autres fonctionnaires de la cour et de la Gendarmerie royale du Canada.

Le Tribunal de l'aviation civile, dont le rôle consiste à revoir certaines mesures administratives prises par le ministre des Transports, examinera également les SAP imposées en vertu de la Loi. Par conséquent, aucun coût ne sera associé à la création d'un nouveau tribunal d'examen autonome.

Consultations

Le préavis a été donné dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° ONT/96-39-I.

Dans une lettre du 8 juillet 1997, l'Office a sollicité les commentaires de plus de 2 000 parties intéressées sur le règlement, soit des transporteurs aériens licenciés, des gouvernements et ministères fédéral, provinciaux, et territoriaux, des exploitants de terminaux, des associations de consommateurs et de l'industrie, des agents de voyages et des voyagistes, et toute autre partie qui avait manifesté un intérêt à l'égard de la réglementation de l'Office en général.

Par suite de cette demande informelle de commentaires, 17 parties intéressées ont déposé des mémoires — notamment des transporteurs aériens, des gouvernements et des ministères provinciaux, des associations et des consultants —, et des changements ont été apportés afin de tenir compte des préoccupations exprimées. Plusieurs mémoires portaient surtout sur le programme de SAP plutôt que sur le règlement proprement dit et la liste des textes désignés. Afin de tenir compte de toutes les préoccupations au sujet du programme de sanctions, l'Office a élaboré un manuel d'application dans lequel on résume la politique et les procédures de l'Office. L'Office a mené une consultation sur le manuel du fait que toutes les parties qui avaient pris part aux consultations antérieures en avaient reçu un exemplaire. De plus, une lettre a été adressée à quelque 2 000 autres parties intéressées afin de les aviser qu'elles pouvaient obtenir le manuel sur demande et faire part de leurs commentaires. Bien que l'Office ait reçu plusieurs demandes en vue d'obtenir le manuel, il n'a pas reçu de commentaires significatifs. Plusieurs personnes ont formulé des commentaires positifs.

L'Association du transport aérien du Canada et plusieurs titulaires de licences ont indiqué qu'ils ne commenteront pas les dispositions de la Partie III du *Règlement sur les transports aériens* que l'on propose de désigner. En effet, dans le cadre d'une initiative distincte, l'Office menait des consultations parallèles

amendments to this Part. On April 1, 1998, the Minister of Transport announced a review of the international charter passenger air services policy. Consequently, provisions of the ATRs related to the review will not be included in the list of designated provisions at this time. If as a result of the review the ATRs are revised, the *Designated Provisions Regulations* will be amended accordingly.

The proposed *Designated Provisions Regulations* were pre-published in the *Canada Gazette Part I* on March 27, 1999. The notice of pre-publication was also posted on the Agency's website and mailed to all licensees and other interested parties. The date for written submissions was April 26, 1999. The Agency responded to several requests for information, and received seven written submissions. Of the written submissions received, only one contained substantive comments. This submission was from a small carrier which is of the view that the Agency should use local courts to prosecute all contraventions of the CTA and attendant regulations. This contributor stated that local courts are more qualified than Civil Aviation Tribunal Members to hear cases under the CTA and that the cost to the taxpayer is no more for a court hearing than for a Tribunal hearing. The Agency reviewed the comments received and found that no revisions to the Regulations were required.

Compliance and Enforcement

A compliance strategy for these Regulations is not required since the Regulations establish a program of penalties for non-compliance with the CTA, the *Air Transportation Regulations* and the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*.

Contact

Dennis C. Rennick
Manager, Enforcement
Air and Accessible Transportation Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Tel.: (819) 953-9786
FAX: (819) 994-0289
E-Mail: Dennis.Rennick@CTA-OTC.x400.gc.ca

sur le projet de modification de cette partie. Le 1^{er} avril 1998, le ministre des Transports a annoncé que la politique de vols affrétés internationaux pour le transport de passagers allait faire l'objet d'un examen. Par conséquent, les dispositions du *Règlement sur les transports aériens* visées par l'examen ne font pas actuellement partie des textes désignés. Si, à la suite de cet examen, le *Règlement sur les transports aériens* devait être modifié, le *Règlement sur les textes désignés* sera modifié en conséquence.

Le projet de *Règlement sur les textes désignés* a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada Partie I* le 27 mars 1999. Outre l'avis de publication préalable affiché sur le site Web de l'Office, tous les licenciés et toutes les parties intéressées ont été avisées par courrier. L'échéance pour le dépôt des mémoires avait été fixée au 26 avril 1999. L'Office a donné suite à plusieurs demandes de renseignements et a reçu sept mémoires, dont seulement un renfermait des commentaires appréciables. Le mémoire provenait d'un petit transporteur qui est d'avis que l'Office devrait avoir recours aux tribunaux locaux pour intenter une poursuite en cas de contravention à la Loi et aux règlements connexes. Ce dernier a indiqué que les cours de justice locales sont plus qualifiées que les membres du Tribunal de l'aviation civile pour entendre une affaire aux termes de la Loi. Par ailleurs, il n'en coûte pas plus cher aux contribuables d'avoir recours à une cour plutôt qu'à un tribunal. L'Office a examiné les commentaires reçus et estime qu'aucune modification au règlement ne s'impose.

Respect et exécution

Une stratégie visant à assurer la conformité avec le règlement n'est pas requise puisqu'il établit un programme de sanctions en cas de non-conformité avec la Loi, le *Règlement sur les transports aériens*, et le *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*.

Personne-ressource

Dennis C. Rennick
Gestionnaire, Contrôle de l'application
Direction générale du transport aérien et des transports accessibles
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-9786
TÉLÉCOPIEUR : (819) 994-0289
Courriel : Dennis.Rennick@CTA-OTC.x400.gc.ca

Registration
SOR/99-245 11 June, 1999

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 1999-4

P.C. 1999-1091 11 June, 1999

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

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1999-4*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

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

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1999-4*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 1999-4

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Alain Jolicoeur to the Position of Associate Deputy Minister of National Revenue, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on July 1, 1999.

Enregistrement
DORS/99-245 11 juin 1999

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 1999-4 portant affectation spéciale

C.P. 1999-1091 11 juin 1999

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

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement n° 1999-4 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence le Gouverneur général en conseil,

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

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 1999-4 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 1999-4 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Alain Jolicoeur au poste de sous-ministre délégué du Revenu national, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juillet 1999.

Registration
SOR/99-246 11 June, 1999

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 1999-5

P.C. 1999-1093 11 June, 1999

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Carole Swan on her appointment to the position of Associate Secretary of the Treasury Board, and while employed in that position, and has excluded Carole Swan from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Associate Secretary of the Treasury Board, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1999-5*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Carole Swan from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Associate Secretary of the Treasury Board, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1999-5*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 1999-5

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Carole Swan to the position of Associate Secretary of the Treasury Board, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on June 21, 1999.

Enregistrement
DORS/99-246 11 juin 1999

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 1999-5 portant affectation spéciale

C.P. 1999-1093 11 juin 1999

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

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement n° 1999-5 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence le Gouverneur général en conseil :

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

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 1999-5 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 1999-5 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Carole Swan au poste de secrétaire délégué du Conseil du Trésor, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 21 juin 1999.

Registration
SI/99-60 23 June, 1999

TERRITORIAL LANDS ACT

Reservation to the Crown Waiver Order (Port Radium, N.W.T.)

P.C. 1999-1069 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 13(b) of the *Territorial Lands Act*, hereby orders that any portion of the lands described in the schedule hereto lying within 30.48 metres (100 feet) of the ordinary high water mark along the shore line of Echo Bay, an inlet of Great Bear Lake, in the former Settlement of Port Radium in the Northwest Territories, be included in the grant of the said lands.

SCHEDULE

The whole of Lots 1-22 and Lots 25-28, Block 1 in the former Settlement of Port Radium in the Northwest Territories as said lots are shown on a plan of survey of record number 39359 in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa, a copy of which is filed in the Land Titles Office for the Northwest Territories Land Registration District at Yellowknife under number 61.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order waives the reservation to the Crown, with respect to certain territorial lands as described in the schedule, lying within 30.48 metres (100 feet) of the ordinary high water mark along the shore line of Echo Bay, an inlet of Great Bear Lake in the former Settlement of Port Radium in the Northwest Territories.

Enregistrement
TR/99-60 23 juin 1999

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (Port Radium, T.N.-O.)

C.P. 1999-1069 10 juin 1999

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 13b) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil ordonne que toute partie des terres décrites à l'annexe ci-jointe et sise à l'intérieur de 30,48 mètres (100 pieds) de la ligne des hautes eaux ordinaires de la rive de la baie Echo, une anse du Grand lac de l'Ours, dans l'ancienne localité de Port Radium dans les Territoires du Nord-Ouest, soit incluse dans toute cession de ces terres.

ANNEXE

La totalité des lots 1-22 et des lots 25-28, bloc 1 dans l'ancienne localité de Port Radium dans les Territoires du Nord-Ouest, ces lots étant indiqués sur le plan d'arpentage numéro 39359 des Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, dont une copie est versée aux dossiers du Bureau des titres de biens-fonds du District d'enregistrement des terres des Territoires du Nord-Ouest, à Yellowknife, sous le numéro 61.

NOTE EXPLICATIVE

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

Ce décret vise à demander la renonciation à l'espace réservé à la Couronne dans le cas de certaines terres territoriales décrites dans l'annexe, qui se trouvent à l'intérieur de la zone de 30,48 mètres (100 pieds), de la ligne des hautes eaux ordinaires le long de la rive de la baie Echo, une anse du Grand lac de l'Ours dans l'ancienne localité de Port Radium dans les Territoires du Nord-Ouest.

Registration
SI/99-61 23 June, 1999

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF
DUTIES ACT

**Order transferring from the Minister of Industry
to the Minister of Canadian Heritage the powers,
duties and functions under Parts II to VI of the
Investment Canada Act**

P.C. 1999-1090 10 June, 1999

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 2(a) of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, hereby transfers to the Minister of Canadian Heritage the powers, duties and functions of the Minister of Industry under Parts II to VI of the *Investment Canada Act* relating to business activities prescribed by the Governor in Council under paragraph 15(a) of the *Investment Canada Act*.

Enregistrement
TR/99-61 23 juin 1999

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS
D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

**Décret transférant du ministre de l'Industrie au
ministre du Patrimoine canadien les attributions à
l'égard des parties II à VI de la Loi sur
Investissement Canada**

C.P. 1999-1090 10 juin 1999

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 2a) de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil transfère au ministre du Patrimoine canadien les attributions du ministre de l'Industrie à l'égard des parties II à VI de la *Loi sur Investissement Canada* relativement aux activités commerciales désignées par règlement du gouverneur en conseil en vertu de l'alinéa 15a) de la *Loi sur Investissement Canada*.

Errata:

Canada Gazette Part II, Vol. 132, No. 2, January 21, 1998

SOR/98-23

CUSTOMS TARIFF

Remission Order in Respect of Goods Under the Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988, p. 112

In section 6,

delete the date: "January 1, 1998"

and *replace* by: "December 29, 1997"

Canada Gazette Part II, Vol. 133, No. 11, May 26, 1999

SOR/99-209

TAX COURT OF CANADA ACT

Rules Amending the Tax Court of Canada Rules (General Procedure), p. 1323

Under section 8, at item 170.1, after the third line of paragraph (b), transfer to the margin:

"without waiting for the determination of any other question between the parties."

SOR/99-210

TAX COURT OF CANADA ACT

Rules Amending the Tax Court of Canada Rules (Informal Procedure), p. 1328

Under section 2, at item 18.2, after the third line of paragraph (b), transfer to the margin:

"without waiting for the determination of any other question between the parties."

Erratum :

Gazette du Canada Partie II, Vol. 132, n° 2, le 21 janvier 1998

DORS/98-23

TARIF DES DOUANES

Décret de remise relatif aux marchandises visées par le Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane, p. 112

À l'article 6,

retranchez la date : « 1^{er} janvier 1998 »

et *remplacez* par : « 29 décembre 1997 »

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

| Registration No. | P.C. 1999 | Department | Name of Statutory Instrument or Other Document | Page |
|------------------|-----------|---|---|------|
| SOR/99-234 | 1013 | Finance | Regulations Designating Certain Countries for the Purposes of Tariff Item No. 9810.00.00, 1999-1 | 1464 |
| SOR/99-235 | 1019 | Finance | Rennie Inc. Remission Order | 1467 |
| SOR/99-236 | 1023 | Environment | Sulphur in Gasoline Regulations | 1469 |
| SOR/99-237 | | Agriculture and Agri-Food | Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations, 1990 | 1511 |
| SOR/99-238 | | Foreign Affairs | General Export Permit No. 39 -- Mass Market Cryptographic | 1513 |
| SOR/99-239 | 1056 | Finance | Regulations Amending the Income Tax Regulations..... | 1516 |
| SOR/99-240 | 1057 | Finance | Regulations Amending the Income Tax Regulations..... | 1521 |
| SOR/99-241 | 1058 | Human Resources Development | Regulations Amending the Employment Insurance Regulations | 1525 |
| SOR/99-242 | 1072 | Industry | Rule Repealing the Companies' Creditors Arrangement Rule | 1529 |
| SOR/99-243 | 1073 | Natural Resources | Regulations Amending the National Energy Board Export and Import Reporting Regulations..... | 1531 |
| SOR/99-244 | 1059 | Transport | Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations..... | 1533 |
| SOR/99-245 | 1091 | Prime Minister Public Service Commission | Special Appointment Regulations, No. 1999-4..... | 1540 |
| SOR/99-246 | 1093 | Prime Minister Public Service Commission | Special Appointment Regulations, No. 1999-5..... | 1541 |
| SI/99-60 | 1069 | Indian Affairs and Northern Development | Reservation to the Crown Waiver Order (Port Radium, N.W.T.)..... | 1542 |
| SI/99-61 | 1090 | Prime Minister | Order transferring from the Minister of Industry to the Minister of Canadian Heritage the powers, duties and functions under Parts II to VI of the Investment Canada Act..... | 1543 |

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 Chicken Marketing Quota Regulations, 1990—Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act | SOR/99-237 | 04/6/99 | 1511 | |
| Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations Canada Transportation Act | SOR/99-244 | 11/6/99 | 1533 | n |
| Companies' Creditors Arrangement Rule—Rule Repealing..... Companies' Creditors Arrangement Act | SOR/99-242 | 10/6/99 | 1529 | x |
| Designating Certain Countries for the Purposes of Tariff Item No. 9810.00.00, 1999-1—Regulations Customs Tariff | SOR/99-234 | 03/6/99 | 1464 | n |
| Employment Insurance Regulations—Regulations Amending Employment Insurance Act | SOR/99-241 | 10/6/99 | 1525 | |
| General Export Permit No. 39 -- Mass Market Cryptographic..... Export and Import Permits Act | SOR/99-238 | 08/6/99 | 1513 | n |
| Income Tax Regulations—Regulations Amending Income Tax Act | SOR/99-239 | 10/6/99 | 1516 | |
| Income Tax Regulations—Regulations Amending..... Income Tax Act | SOR/99-240 | 10/6/99 | 1521 | |
| National Energy Board Export and Import Reporting Regulations—Regulations Amending..... National Energy Board Act | SOR/99-243 | 10/6/99 | 1531 | |
| Rennie Inc. Remission Order..... Customs Tariff | SOR/99-235 | 03/6/99 | 1467 | n |
| Reservation to the Crown Waiver Order (Port Radium, N.W.T.) Territorial Lands Act | SI/99-60 | 23/6/99 | 1542 | n |
| Special Appointment Regulations, No. 1999-4 Public Service Employment Act | SOR/99-245 | 11/6/99 | 1540 | n |
| Special Appointment Regulations, No. 1999-5 Public Service Employment Act | SOR/99-246 | 11/6/99 | 1541 | n |
| Sulphur in Gasoline Regulations Canadian Environmental Protection Act | SOR/99-236 | 04/6/99 | 1469 | n |
| Transferring from the Minister of Industry to the Minister of Canadian Heritage the powers, duties and functions under Parts II to VI of the Investment Canada Act—Order Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act | SI/99-61 | 23/6/99 | 1543 | n |
| Goods Under the Customs Duties Reduction or Removal Order, 1988—Remission Order..... Customs Tariff | SOR/98-23 | | | e |
| Tax Court of Canada Rules (General Procedures)—Rules Amending..... Tax Court of Canada Act | SOR/99-209 | | | e |
| Tax Court of Canada Rules—Rules Amending Tax Court of Canada Act | SOR/99-210 | | | e |

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

| N° d'enregistrement. | C.P. 1999 | Ministère | Titre du texte réglementaire ou autre document | Page |
|----------------------|-----------|--|---|------|
| DORS/99-234 | 1013 | Finances | Règlement de désignation des pays pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00, 1999-1 | 1464 |
| DORS/99-235 | 1019 | Finances | Décret de remise concernant Rennie Inc. | 1467 |
| DORS/99-236 | 1023 | Environnement | Règlement sur le soufre dans l'essence | 1469 |
| DORS/99-237 | | Agriculture et Agroalimentaire | Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets (1990)..... | 1511 |
| DORS/99-238 | | Affaires étrangères | Licence générale d'exportation n° 39 -- Logiciel de cryptographie de très grande diffusion | 1513 |
| DORS/99-239 | 1056 | Finances | Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu..... | 1516 |
| DORS/99-240 | 1057 | Finances | Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu..... | 1521 |
| DORS/99-241 | 1058 | Développement des ressources humaines | Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi | 1525 |
| DORS/99-242 | 1072 | Industrie | Règle abrogeant la Règle sur les arrangements avec les créanciers des companies | 1529 |
| DORS/99-243 | 1073 | Ressources naturelles | Règlement modifiant le Règlement sur l'Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations..... | 1531 |
| DORS/99-244 | 1059 | Transports | Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)..... | 1533 |
| DORS/99-245 | 1091 | Premier ministre Commission de la fonction publique | Règlement n° 1999-4 portant affectation spéciale | 1540 |
| DORS/99-246 | 1093 | Premier ministre Commission de la fonction publique | Règlement n° 1999-5 portant affectation spéciale | 1541 |
| TR/99-60 | 1069 | Affaires indiennes et du Nord canadien | Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (Port Radium, T.N.-O.) | 1542 |
| TR/99-61 | 1090 | Premier ministre | Décret transférant du ministre de l'Industrie au ministre du Patrimoine canadien les attributions à l'égard des parties II à VI de la Loi sur Investissement Canada | 1543 |

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

| Règlements Lois | Enregistrement n° | Date | Page | Commentaires |
|--|-----------------------------|---------|------|--------------|
| Affectation spéciale — Règlement n° 1999-4 Transports au Canada (Loi) | DORS/99-245 | 11/6/99 | 1540 | n |
| Affectation spéciale — Règlement n° 1999-5 Transports au Canada (Loi) | DORS/99-246 | 11/6/99 | 1541 | n |
| Arrangements avec les créanciers des companies — Règle abrogeant la Règle Arrangements avec les créanciers des companies (Loi) | DORS/99-242 | 10/6/99 | 1529 | a |
| Assurance-emploi — Règlement modifiant le Règlement Assurance-emploi (Loi) | DORS/99-241 | 10/6/99 | 1525 | |
| Contingentement de la commercialisation des poulets (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien Offices des produits agricoles (Loi) | DORS/99-237 | 04/6/99 | 1511 | |
| Désignation des pays pour l'application du n° tarifaire 9810.00.00, 1999-1 — Règlement Tarif des douanes | DORS/99-234 | 03/6/99 | 1464 | n |
| Impôt sur le revenu — Règlement modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi) | DORS/99-239 | 10/6/99 | 1516 | |
| Impôt sur le revenu — Règlement modifiant le Règlement Impôt sur le revenu (Loi) | DORS/99-240 | 10/6/99 | 1521 | |
| Licence générale d'exportation n° 39 -- Logiciel de cryptographie de très grande diffusion Licences d'exportation et d'importation (Loi) | DORS/99-238 | 08/6/99 | 1513 | n |
| Office national de l'énergie sur les rapports relatifs aux exportations et importations — Règlement modifiant le Règlement Office national de l'énergie (Loi) | DORS/99-243 | 10/6/99 | 1531 | |
| Rennie Inc. — Décret de remise Tarif des douanes | DORS/99-235 | 03/6/99 | 1467 | n |
| Renonciation aux terres réservées à la Couronne (Port Radium, T.N.-O.) — Décret. Terres territoriales (Loi) | TR/99-60 | 23/6/99 | 1542 | n |
| Soufre dans l'essence — Règlement Protection de l'environnement (Loi canadienne) | DORS/99-236 | 04/6/99 | 1469 | n |
| Textes désignés (Office des transports du Canada) — Règlement Transports au Canada (Loi) | DORS/99-244 | 11/6/99 | 1533 | n |
| Transférant du ministre de l'Industrie au ministre du Patrimoine canadien les attributions à l'égard des parties II à VI de la Loi sur Investissement Canada — Décret Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi) | TR/99-61 | 23/6/99 | 1543 | n |
| Marchandises visées par le Décret de 1988 sur la réduction ou la suppression des droits de douane — Décret de remise Tarif des douanes | DORS/98-23 | | | e |



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