

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, FEBRUARY 13, 2013

OTTAWA, LE MERCREDI 13 FÉVRIER 2013

Statutory Instruments 2013

Textes réglementaires 2013

SOR/2013-7 to 17 and SI/2013-3 and 5 to 12

DORS/2013-7 à 17 et TR/2013-3 et 5 à 12

Pages 280 to 384

Pages 280 à 384

### NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette*, Part II, is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 2, 2013, 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*.

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

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette*, Part II, is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://gazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at [droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### AVIS AU LECTEUR

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 2 janvier 2013, 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*.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l’abonnement annuel à la Partie II de la *Gazette du Canada* est de 67,50 \$ et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d’autres pays, le prix de l’abonnement est de 67,50 \$US et le prix d’un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazette.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

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 de l’édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l’adresse [droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

Registration  
SOR/2013-7 January 28, 2013

TELECOMMUNICATIONS ACT

### Unsolicited Telecommunications Fees Regulations

Whereas, pursuant to subsection 41.21(3)<sup>a</sup> of the *Telecommunications Act*<sup>b</sup>, a copy of the proposed *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations*, substantially in the annexed form, was published on the website of the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission on October 23, 2012 and a reasonable opportunity was given to interested persons to make representations to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission with respect to the proposed Regulations;

Therefore, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, pursuant to subsection 41.21(1)<sup>a</sup> of the *Telecommunications Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations*.

Gatineau, Quebec, January 23, 2013

JOHN TRAVERSY  
*Secretary General  
Canadian Radio-television and  
Telecommunications Commission*

Enregistrement  
DORS/2013-7 Le 28 janvier 2013

LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

### Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées

Attendu que, conformément au paragraphe 41.21(3)<sup>a</sup> de la *Loi sur les télécommunications*<sup>b</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié sur le site internet du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes le 23 octobre 2012 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,

À ces causes, en vertu du paragraphe 41.21(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les télécommunications*<sup>b</sup>, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes prend le *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*, ci-après.

Gatineau, Québec, le 23 janvier 2013

*Le secrétaire général  
du Conseil de la radiodiffusion et  
des télécommunications canadiennes*  
JOHN TRAVERSY

#### UNSOLICITED TELECOMMUNICATIONS FEES REGULATIONS

##### INTERPRETATION

Definitions 1. The following definitions apply in these Regulations.

“fiscal year” “fiscal year” means the period beginning on April 1  
« *exercice* » in one year and ending on March 31 in the next year.

“National Do Not Call List” “National Do Not Call List” means the national do  
« *Liste nationale de numéros de télécommunication exclus* » not call list established for the purposes of section 41 of the *Telecommunications Act*.

##### FEES

Fees 2. (1) A person that subscribes to the National Do Not Call List must pay to the Commission the fees payable by them in accordance with sections 3 and 4.

For greater certainty — rates (2) For greater certainty, the fees referred to in subsection (1) are in addition to any rates that may be charged by a delegate under subsection 41.4(1) of the *Telecommunications Act*, including those that may be charged to subscribe to the National Do Not Call List.

#### RÈGLEMENT SUR LES DROITS RELATIFS AUX TÉLÉCOMMUNICATIONS NON SOLLICITÉES

##### DÉFINITIONS

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

« *exercice* » Période commençant le 1<sup>er</sup> avril d’une année et se terminant le 31 mars de l’année suivante.

« Liste nationale de numéros de télécommunication exclus » Liste d’exclusion nationale établie pour l’application de l’article 41 de la *Loi sur les télécommunications*.

##### DROITS

Droits 2. (1) Tout abonné à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus verse au Conseil les droits à payer en application des articles 3 et 4.

Précisions — Tarifs (2) Il est entendu que les droits visés au paragraphe (1) sont à verser en sus de tout tarif imposé par le délégataire en vertu du paragraphe 41.4(1) de la *Loi sur les télécommunications*, notamment des tarifs d’abonnement à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus.

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 597

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 38

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 597

<sup>b</sup> L.C. 1993, ch. 38

Amount to be paid on subscription	<p><b>3.</b> (1) On subscribing to the National Do Not Call List, a person must pay to the Commission, or to a person to whom the Commission has delegated the power to collect fees under subsection 41.3(1) of the <i>Telecommunications Act</i>, if applicable, the amount set out in column 2 of the schedule that corresponds to each of the person's subscription types set out in column 1.</p>	<p><b>3.</b> (1) La personne qui s'abonne à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus verse au Conseil ou, s'il y a eu délégation du pouvoir de percevoir les droits en vertu du paragraphe 41.3(1) de la <i>Loi sur les télécommunications</i>, au délégué de ce dernier, la somme prévue à la colonne 2 de l'annexe, selon le type d'abonnement prévu à la colonne 1 auquel elle a souscrit.</p>	Sommes à verser au moment de l'abonnement
Determination of fee payable	<p>(2) No later than 90 days after the end of each fiscal year in which amounts are paid under subsection (1), the Commission or person to whom the Commission has delegated the power to collect fees under subsection 41.3(1) of the <i>Telecommunications Act</i> must</p> <p>(a) determine in accordance with subsection 4(1) or (2), as the case may be, the fees payable to the Commission by each person for that fiscal year; and</p> <p>(b) if those fees payable are less than the amounts paid by the person under subsection (1) in that fiscal year, refund to them the excess amount in accordance with subsection 4(3).</p>	<p>(2) Au plus tard quatre vingt dix jours après la fin de chaque exercice au cours duquel des sommes sont versées, le Conseil ou, s'il y a eu une délégation du pouvoir de percevoir les droits en vertu du paragraphe 41.3(1) de la <i>Loi sur les télécommunications</i>, le délégué de ce dernier :</p> <p>a) détermine, conformément aux paragraphes 4(1) ou (2), les droits à payer pour cet exercice au Conseil par chaque personne;</p> <p>b) si ces droits sont inférieurs aux sommes que la personne a versées au cours de cet exercice, lui rembourse, conformément au paragraphe 4(3), les sommes versées en trop.</p>	Calcul des droits à payer
Fees payable — amounts paid do not exceed costs	<p><b>4.</b> (1) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year is less than or equal to the Commission's telemarketing regulatory costs for that year, the fees payable by a person for that year are equal to the amounts paid by them under that subsection.</p>	<p><b>4.</b> (1) Si le total des sommes versées en application du paragraphe 3(1) au cours d'un exercice donné est égal ou inférieur aux coûts de la réglementation du Conseil pour la télévente pour l'exercice, les droits à payer par toute personne pour cet exercice correspondent aux sommes versées par elle aux termes de ce paragraphe.</p>	Droits à payer — sommes inférieures ou égales aux coûts
Fees payable — amounts paid exceed costs	<p>(2) If the total of all amounts paid under subsection 3(1) in a given fiscal year exceeds the Commission's telemarketing regulatory costs for that year, the fees payable by a person for that year are equal to the amount determined by the formula</p> $(A / B) \times C$ <p>where</p> <p>A is the amounts paid by the person under subsection 3(1) in the fiscal year;</p> <p>B is the total of all amounts paid under subsection 3(1) in the fiscal year; and</p> <p>C is the Commission's telemarketing regulatory costs for the fiscal year.</p>	<p>(2) Si le total des sommes versées en application du paragraphe 3(1) au cours d'un exercice donné est plus élevé que les coûts de la réglementation du Conseil pour la télévente pour l'exercice, les droits à payer par toute personne pour cet exercice correspondent au résultat de la formule suivante :</p> $(A / B) \times C$ <p>où :</p> <p>A représente les sommes versées en application du paragraphe 3(1) par la personne au cours de l'exercice;</p> <p>B le total des sommes versées en application du paragraphe 3(1) au cours de l'exercice;</p> <p>C les coûts de la réglementation du Conseil pour la télévente pour l'exercice.</p>	Droits payables — montants supérieurs aux coûts
Refund	<p>(3) The difference between the amounts paid by a person under subsection 3(1) in a fiscal year and the fees payable by them under subsection 4(2) for that year is, if it is at least five dollars, to be refunded to the person.</p>	<p>(3) La différence entre les sommes versées par une personne en application du paragraphe 3(1) au cours d'un exercice et les droits calculés à son égard conformément au paragraphe 4(2) pour l'exercice lui est remboursée, si elle est d'au moins 5 \$.</p>	Remboursement
Telemarketing regulatory costs	<p>(4) The telemarketing regulatory costs of the Commission for a given fiscal year are the portion of the costs of the Commission's activities for that year, as set out in the Commission's Expenditure Plan published in Part III of the <i>Estimates</i> of the Government of Canada and, if applicable, the <i>Supplementary Estimates</i> of the Government of Canada, that are attributable to the Commission's responsibilities under section 41.2 of the <i>Telecommunications Act</i></p>	<p>(4) Les coûts de la réglementation du Conseil relatifs à la télévente pour un exercice donné correspondent à la partie des frais liés aux activités du Conseil pour l'exercice, tels qu'ils sont énoncés dans le plan de dépenses du Conseil publié à la partie III du <i>Budget des dépenses</i> du gouvernement du Canada et, le cas échéant, dans le <i>Budget supplémentaire des dépenses</i> du gouvernement du Canada, qui découlent de l'exercice par le Conseil de ses attributions visées</p>	Coûts de la réglementation pour la télévente

and that are not recovered under any regulation made under section 68 of that Act.

à l'article 41.2 de la *Loi sur les télécommunications* et qui ne sont pas recouverts aux termes des règlements pris en vertu de l'article 68 de cette loi.

## PUBLIC NOTICE

## AVIS PUBLIC

Telemarketing regulatory costs

**5.** (1) The Commission is to publish, each year in a public notice in the *Canada Gazette*, Part I, its telemarketing regulatory costs.

**5.** (1) Le Conseil publie chaque année, dans un avis public paraissant dans la *Gazette du Canada* partie 1, les coûts de la réglementation du Conseil pour la télévente.

Coût de la réglementation pour la télévente

Total amounts paid

(2) The Commission is to publish, each year in a public notice, the total of all amounts paid under subsection 3(1) in the last completed fiscal year.

(2) Le Conseil publie chaque année, dans un avis public, le total des sommes versées en application du paragraphe 3(1) au cours du dernier exercice terminé.

Total des sommes versées

## COMING INTO FORCE

## ENTRÉE EN VIGUEUR

April 1, 2013

**6.** These Regulations come into force on April 1, 2013.

**6.** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2013.

SCHEDULE  
(Subsection 3(1))ANNEXE  
(paragraphe 3(1))

## AMOUNTS TO BE PAID

## SOMMES À VERSER

Item	Column 1 Subscription type	Column 2 Amount (\$)
1.	Annual	
	(a) all area codes	14,130
	(b) single area code	845
2.	6-month	
	(a) all area codes	8,600
	(b) single area code	440
3.	3-month	
	(a) all area codes	4,645
	(b) single area code	225
4.	Monthly	
	(a) all area codes	1,570
	(b) single area code	75

Article	Colonne 1 Type d'abonnement	Colonne 2 Somme (\$)
1.	Annuel	
	a) tous les indicatifs régionaux	14 130
	b) un seul indicatif régional	845
2.	Semestriel	
	a) tous les indicatifs régionaux	8 600
	b) un seul indicatif régional	440
3.	Trimestriel	
	a) tous les indicatifs régionaux	4 645
	b) un seul indicatif régional	225
4.	Mensuel	
	a) tous les indicatifs régionaux	1 570
	b) un seul indicatif régional	75

## EXPLANATORY NOTE

## NOTE EXPLICATIVE

(This note is not part of the Regulations.)

(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)

The purpose of making the *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations* is to implement certain of the 2012 amendments to the *Telecommunications Act*. Accordingly, subscribers to the National Do Not Call List will pay fees as part of a cost-recovery regime for the Commission's investigation and enforcement activities. This regime is described in detail in the Compliance and Enforcement Notice of Consultation CRTC 2012-588, titled *Unsolicited Telecommunications Fees Regulations* and dated October 23, 2012.

Le *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées* vise à mettre en œuvre certaines modifications apportées en 2012 à la *Loi sur les télécommunications*. En conséquence, les abonnés à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus devront payer des droits afin qu'il y ait un recouvrement des coûts du Conseil liés à ses activités d'enquête et d'application de la loi. Le régime est décrit en détail dans l'avis de consultation de Conformité et Enquêtes CRTC 2012-588 du 23 octobre 2012 intitulé *Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées*.

Registration  
SOR/2013-8 January 31, 2013

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

**Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations (On-Board Diagnostic Systems for Heavy-Duty Engines and Other Amendments)**

P.C. 2013-17 January 31, 2013

Whereas, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 29, 2011, a copy of the proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations (On-Board Diagnostic Systems for Heavy-Duty Engines and Other Amendments)*, substantially in the annexed form, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the proposed Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 160 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations (On-Board Diagnostic Systems for Heavy-Duty Engines and Other Amendments)*.

**REGULATIONS AMENDING THE ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS (ON-BOARD DIAGNOSTIC SYSTEMS FOR HEAVY-DUTY ENGINES AND OTHER AMENDMENTS)**

**AMENDMENTS**

**1. (1) The definitions “curb weight” and “rounded” in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

“curb weight” means, at the manufacturer’s choice, the actual or manufacturer’s estimated weight of a vehicle in operational status with all standard equipment, the weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment. (*masse en état de marche*)

“rounded” means rounded in accordance with the rounding method described in section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*. (*arrondir*)

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

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

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

Enregistrement  
DORS/2013-8 Le 31 janvier 2013

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

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (système de diagnostic intégré pour les moteurs de véhicules lourds et autres modifications)**

C.P. 2013-17 Le 31 janvier 2013

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, le ministre de l'Environnement a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 29 octobre 2011, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (système de diagnostic intégré pour les moteurs de véhicules lourds et autres modifications)*, conforme en substance au texte ci-après, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 160 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (système de diagnostic intégré pour les moteurs de véhicules lourds et autres modifications)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS (SYSTÈME DE DIAGNOSTIC INTÉGRÉ POUR LES MOTEURS DE VÉHICULES LOURDS ET AUTRES MODIFICATIONS)**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) Les définitions de « arrondir » et « masse en état de marche », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« arrondir » Arrondir selon la méthode de l'ASTM International prévue à l'article 6 de l'ASTM E 29-93a, intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*. (*rounded*)

« masse en état de marche » Au choix du constructeur, le poids réel d'un véhicule en état de marche, ou celui qu'il estime, compte tenu de l'équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l'équipement facultatif. (*curb weight*)

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

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

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

**(2) The definition “année de modèle” in subsection 1(1) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 5, pour désigner un modèle de véhicule ou de moteur. (*model year*)

**2. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:**

**3.** Subject to subsection 24(7), these Regulations apply to vehicles whose main assembly is completed in Canada on or after January 1, 2004, to engines whose manufacture is completed in Canada on or after January 1, 2004 and to vehicles and engines that are imported into Canada on or after January 1, 2004.

**3. Section 4 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

**4. (1) Paragraph 6(3)(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(a) any vehicle whose main assembly was completed 15 years or more before the date of its importation into Canada; or

**(2) The portion of subsection 6(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(4) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed vehicles and engines are the classes of vehicles referred to in subsection (1) whose main assembly is completed in Canada and the engines referred to in subsection (2) whose manufacture is completed in Canada, except

**5. Sections 9 and 10 of the Regulations are repealed.**

**6. The portion of subsection 15(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**15.** (1) Subject to subsection (2) and sections 19 and 19.1, a diesel heavy-duty vehicle of a specific model year, other than a medium-duty passenger vehicle, shall

**7. Section 16 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

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

**8. The portion of section 17 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**17.** Subject to sections 17.1, 19, 19.1 and 32.2, motorcycles of a specific model year

**9. The Regulations are amended by adding the following after section 19:**

VEHICLES EQUIVALENT TO VEHICLES  
COVERED BY AN EPA CERTIFICATE

**19.1** (1) Every vehicle of a specific model year that is equivalent to a vehicle covered by an EPA certificate and that is sold in Canada during the period for which that EPA certificate is valid in the United States shall conform to, instead of the standards set out in

**(2) La définition de « année de modèle », au paragraphe 1(1) de la version française du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

« année de modèle » L'année utilisée par le constructeur, conformément à l'article 5, pour désigner un modèle de véhicule ou de moteur. (*model year*)

**2. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**3.** Sous réserve du paragraphe 24(7), le présent règlement s'applique aux véhicules et aux moteurs dont l'assemblage principal ou la fabrication, selon le cas, a été achevé au Canada le 1<sup>er</sup> janvier 2004 ou après cette date et à ceux qui sont importés au plus tôt à cette date.

**3. L'article 4 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**4. (1) L'alinéa 6(3)a de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(a) any vehicle whose main assembly was completed 15 years or more before the date of its importation into Canada; or

**(2) Le passage du paragraphe 6(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(4) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les véhicules et moteurs en cause sont les véhicules appartenant à l'une des catégories de véhicule visées au paragraphe (1) dont l'assemblage principal est achevé au Canada et les moteurs visés au paragraphe (2) dont la fabrication est achevée au Canada, à l'exception des suivants :

**5. Les articles 9 et 10 du même règlement sont abrogés.**

**6. Le passage du paragraphe 15(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**15.** (1) Sous réserve du paragraphe (2) et des articles 19 et 19.1, les véhicules lourds diesels — autres que les véhicules moyens à passagers — d'une année de modèle donnée :

**7. L'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

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

**8. Le passage de l'article 17 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**17.** Sous réserve des articles 17.1, 19, 19.1 et 32.2, les motocyclettes d'une année de modèle donnée :

**9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :**

VÉHICULES ÉQUIVALENTS À UN VÉHICULE  
VISÉ PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

**19.1.** (1) Tout véhicule d'une année de modèle donnée qui est équivalent à un véhicule visé par un certificat de l'EPA et qui est vendu au Canada durant la période de validité de ce certificat aux États-Unis doit être conforme non pas aux normes visées aux

sections 11 to 17, the certification and in-use standards referred to in that EPA certificate.

(2) The equivalency of a vehicle to a vehicle covered by an EPA certificate is determined by the Minister on the basis of the evidence of conformity obtained and produced by a company under section 35.1.

**10. Section 23 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

**23.** Sous réserve des articles 24 à 31, pour l'année de modèle 2009 et les années ultérieures, la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers, de ses camionnettes et de ses véhicules moyens à passagers, ne doit pas dépasser 0,07 gramme/mille.

**11. Subsection 24(7) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(7) When calculating the average NO<sub>x</sub> value under subsection (1) for a fleet of the 2004 model year, a company may include all vehicles of that model year, including those whose main assembly was completed before January 1, 2004.

**12. Subsection 30(1) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

**30.** (1) A company that acquires another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 29, any outstanding NO<sub>x</sub> emission deficits of the acquired company or merged companies.

**13. Section 32 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):**

(6) For the purpose of subsection (1), a company that acquires another company or that results from the merger of companies and that is the owner of record on May 1 is responsible for ensuring that the end of model year report is submitted.

**14. Subsection 32.3(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) When calculating the average HC+NO<sub>x</sub> value for a subfleet of the 2006 model year, a company may include all of its motorcycles of that model year, including those whose main assembly was completed before November 2, 2006.

**15. Subsection 32.7(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) A company shall include the following in its end of model year report:

(a) a statement that each Class I, II or III motorcycle, as the case may be, imported or manufactured in Canada, for sale in Canada, conforms to the applicable standards referred to in paragraph 17(a) or section 17.1, 19, 19.1 or 32.2;

(b) in respect of each subfleet, a statement that

(i) each motorcycle in the subfleet meets all of the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a), or

(ii) the subfleet contains motorcycles that do not meet all of the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a) but the subfleet or the group of motorcycles referred to in subparagraph 32.2(3)(b)(ii) conforms to the emissions averaging requirements set out in paragraph 32.2(3)(b); and

(c) for each class, the total number of motorcycles and their model.

articles 11 à 17 mais bien aux normes d'homologation et d'utilisation visées au certificat.

(2) L'équivalence est établie par le ministre à partir des éléments de justification de la conformité qui sont obtenus et produits par une entreprise aux termes de l'article 35.1.

**10. L'article 23 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**23.** Sous réserve des articles 24 à 31, pour l'année de modèle 2009 et les années ultérieures, la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le parc d'une entreprise constitué de l'ensemble de ses véhicules légers, de ses camionnettes et de ses véhicules moyens à passagers, ne doit pas dépasser 0,07 gramme/mille.

**11. Le paragraphe 24(7) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(7) When calculating the average NO<sub>x</sub> value under subsection (1) for a fleet of the 2004 model year, a company may include all vehicles of that model year, including those whose main assembly was completed before January 1, 2004.

**12. Le paragraphe 30(1) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**30.** (1) A company that acquires another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 29, any outstanding NO<sub>x</sub> emission deficits of the acquired company or merged companies.

**13. L'article 32 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :**

(6) Pour l'application du paragraphe (1), il incombe à l'entreprise qui est issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre et qui est le propriétaire inscrit au 1<sup>er</sup> mai de veiller à la fourniture du rapport de fin d'année de modèle.

**14. Le paragraphe 32.3(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Pour calculer la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de l'année de modèle 2006, l'entreprise peut tenir compte de toutes ses motocyclettes de cette année de modèle, y compris celles dont l'assemblage principal a été achevé avant le 2 novembre 2006.

**15. Le paragraphe 32.7(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient :

a) une déclaration indiquant que chaque motocyclette des classes I, II ou III, selon le cas, importée ou fabriquée au Canada et destinée à la vente au Canada est conforme aux normes applicables visées à l'alinéa 17a), ou aux articles 17.1, 19, 19.1 ou 32.2;

b) pour chaque sous-parc, l'une des déclarations ci-après, selon le cas :

(i) chaque motocyclette du sous-parc satisfait à toutes les conditions prévues à l'alinéa 32.2(3)a),

(ii) certaines motocyclettes du sous-parc ne satisfont pas à toutes les conditions prévues à cet alinéa, mais le sous-parc ou le groupe de motocyclettes visé au sous-alinéa 32.2(3)b)(ii) satisfait aux exigences prévues à l'alinéa 32.2(3)b) concernant les moyennes;

c) pour chaque classe, le nombre total de motocyclettes et leur modèle.

**16. (1) Paragraph 35(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle or engine and any application for an amendment to that EPA certificate; and

**(2) The portion of paragraph 35(1)(d) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, une étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

**17. Section 36 of the Regulations is replaced by the following:**

**35.1** (1) In the case of an equivalent vehicle referred to in section 19.1, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

(a) a written statement that the vehicle has the same emission control features as the vehicle tested to obtain the EPA certificate and has no features that could cause it to have a higher level of emissions than that certified vehicle;

(b) a copy of the EPA certificate covering the vehicle to which it is equivalent;

(c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the EPA certificate in respect of the vehicle to which it is equivalent and any application for an amendment to that EPA certificate;

(d) an emission control information label that is permanently affixed to the vehicle in a readily accessible location and that contains information that is equivalent to the information required under

(i) section 1807(a), subpart S, of the CFR for the applicable model year of the light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or complete heavy-duty vehicle, other than the statement of compliance referred to in section 1807(a)(3)(v), subpart S, of the CFR,

(ii) section 413, subpart E, of the CFR for the applicable model year of the motorcycle, other than the statement of compliance referred to in section 413(a)(4)(viii), subpart E, of the CFR, or

(iii) section 35, subpart A, of the CFR for the applicable model year of the heavy-duty vehicle, other than the statements of compliance referred to in sections 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) and 35(d)(2), subpart A, of the CFR; and

(e) additional evidence, obtained and produced in a form and manner satisfactory to the Minister, establishing that the vehicle and the vehicle covered by the EPA certificate are equivalent in that they share all the features described in the CFR that are used by the EPA to classify vehicles into test groups or engine families and, as applicable, families based on evaporative emissions, refueling emissions or permeation emissions.

(2) A company shall submit the evidence of conformity referred to in paragraphs (1)(a) and (b) to the Minister before importing a vehicle or applying a national emissions mark to it.

**16. (1) L'alinéa 35(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de certificat de l'EPA à l'égard du véhicule ou du moteur, ainsi que toute demande de modification de ce certificat;

**(2) Le passage de l'alinéa 35(1)d) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

d) une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, une étiquette américaine d'information sur les moteurs, apposée en permanence sur le véhicule ou le moteur en la forme et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

**17. L'article 36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**35.1** (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un véhicule équivalent visé à l'article 19.1, les éléments de la justification de la conformité sont les suivants :

a) une déclaration écrite indiquant que ce véhicule possède les mêmes caractéristiques de contrôle des émissions que le véhicule ayant fait l'objet d'essais en vue de l'octroi du certificat de l'EPA mais ne possède aucune caractéristique pouvant provoquer un niveau d'émissions plus élevé que celui du véhicule visé par le certificat de l'EPA;

b) une copie du certificat de l'EPA visant le véhicule auquel il est équivalent;

c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande du certificat de l'EPA visant le véhicule auquel il est équivalent ainsi que toute demande de modification de ce certificat;

d) une étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules apposée en permanence à un endroit d'accès facile sur le véhicule pour l'année de modèle en question et qui contient des renseignements équivalents à ceux exigés aux articles du CFR suivants :

(i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers ou d'un véhicule lourd complet, l'article 1807(a) de la sous-partie S du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 1807(a)(3)(v) de la sous-partie S du CFR,

(ii) dans le cas d'une motocyclette, l'article 413 de la sous-partie E du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée à l'article 413(a)(4)(viii) de la sous-partie E du CFR,

(iii) dans le cas d'un véhicule lourd, l'article 35 de la sous-partie A du CFR, à l'exception de la déclaration de conformité visée aux articles 35(a)(2)(iii)(E)(2), 35(a)(3)(iii)(H), 35(a)(4)(iii)(E) et 35(d)(2) de la sous-partie A du CFR;

e) toute autre justification, obtenue et produite selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes, qui établit que ce véhicule est équivalent au véhicule visé par un certificat de l'EPA puisqu'ils présentent tous deux les caractéristiques prévues dans le CFR et utilisées par l'EPA aux fins de classement des véhicules en groupes d'essai ou en familles de moteurs et, selon le cas, en familles selon leurs émissions de gaz d'évaporation, de vapeurs de ravitaillement ou de perméation.

(2) L'entreprise fournit les éléments de la justification de la conformité visés aux alinéas (1)a) et b) au ministre avant d'importer le véhicule ou d'y apposer la marque nationale.



**36.** (1) For the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company shall obtain and produce evidence of conformity for a vehicle or engine other than one referred to in section 35 or 35.1 in a form and manner satisfactory to the Minister instead of as specified in that section.

(2) A company shall submit the evidence of conformity to the Minister before importing a vehicle or engine or applying a national emissions mark to it.

**18. (1) The portion of paragraph 38(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:**

(a) the records referred to in paragraph 153(1)(g) of the Act and the evidence of conformity referred to in paragraphs 35(1)(a) to (c) and 35.1(1)(a) to (c) and, if applicable, (e) and subsection 36(1) for a period of

**(2) Paragraph 38(3)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) if the evidence of conformity or records referred to in section 35, 35.1 or 36 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the request is delivered to the company.

**19. The heading “GENERAL PROVISIONS” before section 39 and sections 39 and 40 of the Regulations are replaced by the following:**

#### DECLARATION PRIOR TO IMPORTATION

**39.** (1) Subject to subsection (2), for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that intends to import a light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or motorcycle during a given calendar year shall submit, prior to the first importation of a vehicle of a given class during that calendar year, a declaration in respect of that class to the Minister in a form and manner that is satisfactory to the Minister. This declaration must be signed by a duly authorized representative of the company and contain the following information:

- (a) the name, email address, phone number, street address and, if different, mailing address of the importer;
- (b) the class of the vehicle; and
- (c) a statement that the vehicle will bear the national emissions mark or that the company will have the evidence of conformity referred to in section 35, 35.1 or 36.

(2) A company that imports a light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or motorcycle destined for first retail sale and that is authorized to apply and has applied the national emissions mark to the vehicle is exempt from the obligation of submitting the declaration to the Minister.

**39.1** (1) Subject to subsection (2), for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that intends to import a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine during a given calendar year shall submit, prior to the first importation of the vehicle or engine during that calendar year, a declaration to the Minister in a form and manner that is satisfactory to the Minister. This declaration must be signed by a duly authorized representative of the company and contain the following information:

- (a) the name, email address, phone number, street address and, if different, mailing address of the importer;
- (b) an indication of whether it is a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine that is to be imported; and

**36.** (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur autres que ceux visés aux articles 35 ou 35.1, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à ces articles.

(2) L'entreprise fournit la justification de la conformité au ministre avant d'importer le véhicule ou le moteur ou d'y apposer la marque nationale.

**18. (1) Le passage de l'alinéa 38(1)a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :**

a) les dossiers visés à l'alinéa 153(1)g) de la Loi ainsi que les éléments de la justification de la conformité visées aux alinéas 35(1)a) à c) et 35.1(1)a) à c) et, le cas échéant, e) et au paragraphe 36(1), qu'elle conserve pendant au moins :

**(2) L'alinéa 38(3)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) si les éléments de la justification de la conformité ou les dossiers visés aux articles 35, 35.1 ou 36 doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

**19. L'intertitre « DISPOSITIONS GÉNÉRALES » précédant l'article 39 et les articles 39 et 40 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

#### DÉCLARATION PRÉALABLE À L'IMPORTATION

**39.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui souhaite importer, au cours d'une année civile donnée, un véhicule léger, une camionnette, un véhicule moyen à passagers ou une motocyclette présente au ministre, avant la première importation d'une catégorie donnée au cours de cette année civile, une déclaration à l'égard de cette catégorie suivant les modalités que le ministre juge satisfaisantes. La déclaration est signée par le représentant dûment autorisé de l'entreprise et comporte les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) la catégorie du véhicule;
- c) une déclaration indiquant que le véhicule portera la marque nationale ou que l'entreprise possédera la justification de la conformité visée aux articles 35, 35.1 ou 36.

(2) L'entreprise qui importe un véhicule léger, une camionnette, un véhicule moyen à passagers ou une motocyclette pour la vente au premier usager et qui, étant autorisée à le faire, a apposé la marque nationale sur le véhicule n'est pas tenue de présenter la déclaration au ministre.

**39.1** (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui souhaite importer, au cours d'une année civile donnée, un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd présente au ministre, avant la première importation au cours de cette année civile, une déclaration suivant les modalités que le ministre juge satisfaisantes. La déclaration est signée par le représentant dûment autorisé de l'entreprise et comporte les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) une mention indiquant s'il s'agit d'un véhicule lourd ou d'un moteur de véhicule lourd;

(c) a statement that the vehicle or engine will bear the national emissions mark or that the company will have the evidence of conformity referred to in section 35, 35.1 or 36.

(2) A company that imports a heavy-duty vehicle or heavy-duty engine destined for first retail sale and that is authorized to apply and has applied the national emissions mark to the vehicle or engine is exempt from the obligation of submitting the declaration to the Minister.

**40.** (1) Subject to subsection (2), a person that is not a company and that intends to import a vehicle or engine shall submit, prior to the importation, a declaration to the Minister in a form and manner that is satisfactory to the Minister. This declaration must be signed by the person or their duly authorized representative and contain the following information:

- (a) the name, email address, phone number, street address and, if different, mailing address of the importer;
- (b) the name of the manufacturer of the vehicle or engine;
- (c) the expected date of the importation;
- (d) in the case of a vehicle, the class, make, model, model year and, if known, identification number of the vehicle;
- (e) in the case of an engine, the make, model, model year and, if known, identification number of the engine; and
- (f) a statement
  - (i) from the person or their duly authorized representative that the vehicle or engine bears
    - (A) the national emissions mark,
    - (B) the U.S. emission control information label or, in the case of a heavy-duty engine, the U.S. engine information label referred to in paragraph 35(1)(d), showing that the vehicle or engine conformed to the EPA emission standards in effect when the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine, as the case may be, was completed, or
    - (C) a label showing that the vehicle or engine conformed to the emission standards of the California Air Resources Board in effect when the main assembly of the vehicle or the manufacture of the engine, as the case may be, was completed, or
  - (ii) from the manufacturer or its duly authorized representative that, as the case may be,
    - (A) the vehicle conformed to the standards set out in these Regulations or to the standards referred to in clause (i)(B) or (C) when its main assembly was completed, or
    - (B) the engine conformed to the standards set out in these Regulations or to the standards referred to in clause (i)(B) or (C) when its manufacture was completed.

(2) A person that is not a company and that imports no more than 10 engines or no more than 10 vehicles in a calendar year is exempt from the obligation of submitting the declaration to the Minister.

**20. Subsection 41(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**41.** (1) The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act shall be signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative and shall contain

- (a) the name, email address, phone number, street address and, if different, mailing address of the importer;
- (b) the name of the manufacturer of the vehicle or engine;
- (c) the expected date of the importation;

c) une déclaration indiquant que le véhicule ou le moteur portera la marque nationale ou que l'entreprise possédera la justification de la conformité visée aux articles 35, 35.1 ou 36.

(2) L'entreprise qui importe un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd pour la vente au premier usager et qui, étant autorisée à le faire, a apposé la marque nationale sur le véhicule ou le moteur n'est pas tenue de présenter la déclaration au ministre.

**40.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne qui n'est pas une entreprise et qui souhaite importer un véhicule ou un moteur au Canada présente au ministre, avant l'importation, une déclaration suivant les modalités que le ministre juge satisfaisantes. La déclaration est signée par elle ou son représentant dûment autorisé et comporte les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom du constructeur du véhicule ou du moteur;
- c) la date prévue de l'importation;
- d) la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle du véhicule et, s'il est connu, son numéro d'identification;
- e) la marque, le modèle, l'année de modèle du moteur et, s'il est connu, son numéro d'identification;
- f) selon le cas :
  - (i) soit une déclaration de la personne ou de son représentant dûment autorisé indiquant que le véhicule ou le moteur porte :
    - (A) la marque nationale,
    - (B) l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, l'étiquette américaine d'information sur les moteurs visée à l'alinéa 35(1)d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur à la fin de l'assemblage principal, dans le cas du véhicule, ou de la fabrication, dans le cas du moteur,
    - (C) une étiquette indiquant qu'il était conforme aux normes relatives aux émissions du California Air Resources Board en vigueur à la fin de l'assemblage principal, dans le cas du véhicule, ou de la fabrication, dans le cas du moteur,
  - (ii) soit une déclaration du constructeur ou de son représentant dûment autorisé indiquant que :
    - (A) le véhicule était, à la fin de son assemblage principal conforme soit aux normes établies dans le présent règlement soit aux normes visées aux divisions (i)(B) ou (C),
    - (B) le moteur était, à la fin de sa fabrication conforme soit aux normes établies dans le présent règlement soit aux normes visées aux divisions (i)(B) ou (C).

(2) La personne qui n'est pas une entreprise et qui importe au plus dix moteurs ou au plus dix véhicules au cours d'une année civile n'est pas tenue de présenter la déclaration au ministre.

**20. Le paragraphe 41(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**41.** (1) La justification que la personne est tenue de donner aux termes de l'alinéa 155(1)a) de la Loi est signée par elle ou par son représentant dûment autorisé et comporte les éléments suivants :

- a) les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom du constructeur du véhicule ou du moteur;

- (d) in the case of a vehicle, the class, make, model, model year and identification number of the vehicle;
- (e) in the case of an engine, a description of the engine;
- (f) a statement that the vehicle or engine will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (g) the date on which the vehicle or engine will be removed from Canada or destroyed.

**21. Section 42 of the Regulations is replaced by the following:**

**42.** A company that imports a vehicle or engine in reliance on subsection 153(2) of the Act shall submit a declaration to the Minister, signed by its duly authorized representative, that contains the following information:

- (a) the name, email address, phone number, street address and, if different, mailing address of the importer;
- (b) the name of the manufacturer of the vehicle or engine;
- (c) the expected date of the importation;
- (d) in the case of a vehicle, the class, make, model, model year and identification number of the vehicle;
- (e) in the case of an engine, a description of the engine;
- (f) a statement from the manufacturer of the vehicle or engine that the vehicle or engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards prescribed under these Regulations; and
- (g) a statement that the vehicle or engine will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (f).

**ADDITIONAL INFORMATION REGARDING THE IMPORTATION OF HEAVY-DUTY VEHICLES AND HEAVY-DUTY ENGINES**

**42.1** A company that imports a heavy-duty vehicle or a heavy-duty engine shall, no later than June 30 of the calendar year following the calendar year during which the importation occurs, submit the following information to the Minister in a form and manner that is satisfactory to the Minister:

- (a) the name of the importer;
- (b) the name of the manufacturer of the heavy-duty vehicle or heavy-duty engine; and
- (c) the make, model and model year of the heavy-duty vehicle or heavy-duty engine.

**22. (1) The portion of subsection 44(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**44.** (1) A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations shall, before importing an engine or vehicle or applying a national emissions mark to an engine or vehicle, submit in writing to the Minister

**(2) Paragraph 44(1)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

- b) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;

**(3) Paragraph 44(2)(c) of the Regulations is amended by adding “and” at the end of subparagraph (iii) and by repealing subparagraph (v).**

- c) la date prévue de l'importation;
- d) la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle du véhicule et son numéro d'identification;
- e) s'il s'agit d'un moteur, sa description;
- f) une déclaration indiquant que le véhicule ou le moteur est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelle ou expérimentale;
- g) la date prévue de la destruction ou de l'exportation du véhicule ou du moteur.

**21. L'article 42 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**42.** L'entreprise qui importe au Canada un véhicule ou un moteur et qui souhaite se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente au ministre une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, contenant les éléments suivants :

- a) les nom, adresse courriel, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom du constructeur du véhicule ou du moteur;
- c) la date prévue de l'importation;
- d) la catégorie, la marque, le modèle, l'année de modèle du véhicule et son numéro d'identification;
- e) s'il s'agit d'un moteur, sa description;
- f) une déclaration du constructeur du véhicule ou du moteur indiquant que, une fois le véhicule ou le moteur achevé selon ses instructions, il sera conforme aux normes prévues par le présent règlement;
- g) une déclaration indiquant que le véhicule ou le moteur sera achevé selon les instructions visées à l'alinéa f).

**RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES RELATIFS À L'IMPORTATION DE VÉHICULES LOURDS OU DE MOTEURS DE VÉHICULES LOURDS**

**42.1** L'entreprise qui importe un véhicule lourd ou un moteur de véhicule lourd présente au ministre, au plus tard le 30 juin de l'année civile suivant l'année civile d'importation, les renseignements supplémentaires ci-après suivant les modalités que le ministre juge satisfaisantes :

- a) le nom de l'importateur;
- b) le nom du constructeur du véhicule ou du moteur;
- c) la marque, le modèle et l'année de modèle du véhicule ou du moteur.

**22. (1) Le passage du paragraphe 44(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**44.** (1) L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements ci-après avant l'importation ou l'application de la marque nationale :

**(2) L'alinéa 44(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;

**(3) Le sous-alinéa 44(2)c)(v) du même règlement est abrogé.**

**23. Paragraph 45(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:**

(d) the total number or percentage of vehicles or engines repaired by or on behalf of the company, including vehicles or engines requiring inspection only.

**24. The Regulations are amended by replacing “Subject to section 19” with “Subject to sections 19 and 19.1” in the following provisions:**

- a) the portion of section 12 before paragraph (a);
- b) the portion of section 13 before paragraph (a);
- c) the portion of section 14 before paragraph (a); and
- d) subsections 16(1) to (3).

**COMING INTO FORCE**

**25. These Regulations come into force on January 1, 2014.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Background**

Significant regulatory actions were initiated under the *Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels* (February 2001)<sup>1</sup> [the Agenda], which sets out a 10-year plan that includes regulations for vehicles, engines and fuels, both on- and off-road, and other initiatives to reduce air pollution from transportation sources. The regulatory actions set out in the Agenda were primarily based on a policy of alignment with the United States’ federal rules.

On January 1, 2003, the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>2</sup> (the Regulations), made pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), were published in the *Canada Gazette*, Part II. They contain standards for smog-forming emissions such as nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>), non-methane organic gases, carbon monoxide (CO), formaldehyde and particulate matter (PM) for various classes of on-road vehicles and engines, including requirements for On-Board Diagnostic (OBD) systems for light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles, complete heavy-duty vehicles, and heavy-duty vehicles that have a gross vehicle weight rating (GVWR) of 6 350 kg or less.

The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* came into effect on January 1, 2004, to align Canadian emission standards with those of the United States for light-duty passenger vehicles, light-duty trucks (such as vans, pickup trucks and sport utility vehicles), heavy-duty vehicles (such as heavy trucks and buses), and motorcycles.

<sup>1</sup> *Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels*, available at [www.gazette.gc.ca/archives/p1/2001/2001-02-17/html/notice-avis-eng.html#1](http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2001/2001-02-17/html/notice-avis-eng.html#1).

<sup>2</sup> The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* were published in the *Canada Gazette*, Part II, on January 1, 2003, and can be viewed at [www.gazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-01-01/html/sor-dors2-eng.html](http://www.gazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-01-01/html/sor-dors2-eng.html).

**23. L’alinéa 45(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

d) le nombre total ou la proportion de véhicules ou de moteurs réparés par elle ou pour son compte, y compris les véhicules ou les moteurs ayant exigé seulement une inspection.

**24. Dans les passages ci-après du même règlement, « Sous réserve de l’article 19 » est remplacé par « Sous réserve des articles 19 et 19.1 » :**

- a) le passage de l’article 12 précédant l’alinéa a);
- b) le passage de l’article 13 précédant l’alinéa a);
- c) le passage de l’article 14 précédant l’alinéa a);
- d) les paragraphes 16(1) à (3).

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**25. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.**

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

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

**Contexte**

Des mesures réglementaires importantes ont été prises dans le cadre du *Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants* (février 2001)<sup>1</sup>, ci-après appelé le « Programme », qui établit un plan décennal prévoyant des règlements se rapportant aux véhicules, routiers et hors route, à leurs moteurs et carburants, et d’autres initiatives visant à réduire la pollution atmosphérique attribuable au transport. Les mesures réglementaires énoncées dans le Programme reposaient principalement sur une politique d’harmonisation avec les règles fédérales des États-Unis.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2003, le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>2</sup> (le Règlement), établi en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)* [LCPE (1999)], a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le Règlement fixe les normes régissant les émissions génératrices de smog comme les oxydes d’azote (NO<sub>x</sub>), les gaz organiques non méthaniques, le monoxyde de carbone (CO), le formaldéhyde et les particules de différentes catégories de véhicules routiers et de leurs moteurs, incluant des normes relatives aux systèmes de diagnostic intégrés pour les véhicules légers, les camionnettes, les véhicules moyens à passagers, les véhicules lourds complets et les véhicules lourds diesels dont le poids nominal brut du véhicule (PNBV) est d’au plus 6 350 kg.

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004 afin d’harmoniser les normes d’émission canadiennes avec celles des États-Unis pour les véhicules légers à passagers, les véhicules utilitaires légers (comme les fourgonnettes, les camionnettes et les véhicules utilitaires sport), les véhicules lourds (comme les camions lourds et les autobus) et les motocyclettes.

<sup>1</sup> *Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants*. On peut le consulter à l’adresse suivante : [www.gazette.gc.ca/archives/p1/2001/2001-02-17/html/notice-avis-fra.html](http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2001/2001-02-17/html/notice-avis-fra.html).

<sup>2</sup> *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Partie II de la *Gazette du Canada*, le 1<sup>er</sup> janvier 2003. On peut le consulter à l’adresse suivante : [www.gazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-01-01/html/sor-dors2-fra.html](http://www.gazette.gc.ca/archives/p2/2003/2003-01-01/html/sor-dors2-fra.html).

Amendments to the Regulations are required to maintain alignment with new U.S. requirements for OBD systems on heavy-duty engines and heavy-duty vehicles, as well as administrative changes to streamline reporting requirements.

The Canadian *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions*<sup>3</sup> (October 2006) and the associated *Regulatory Framework for Air Emissions*<sup>4</sup> released on April 26, 2007, reaffirmed the Government's commitment to proposing additional regulations as needed to continue to align Canada's emission standards aimed at reducing smog-forming emissions from vehicles, engines and fuel with those of the United States. More recently, the Canadian and U.S. governments announced the creation of the Regulatory Cooperation Council (RCC). This Council commits both countries to finding ways to reduce and prevent regulatory barriers to cross-border trade. By aligning its regulatory requirements with those of the United States, the Canadian government is striving to meet this objective. While the regulatory systems are very similar in the objectives they seek to achieve, there is value in enhancing the mechanisms in place to foster cooperation in designing regulations or to ensure alignment in their implementation or enforcement. Unnecessary regulatory differences and duplicative actions hinder cross-border trade and investment and ultimately impose a cost on to citizens, businesses and economies. The RCC will undertake efforts to better align the regulatory environment between Canada and the United States through a variety of tools such as enhanced technical collaboration, mutual recognition of standards and joint work sharing.<sup>5</sup>

On February 24, 2009, the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) published a final rule to extend the OBD systems to on-road heavy-duty engines and vehicles that have a gross vehicle weight rating (GVWR) of more than 6 350 kg.

### Issue and objectives

Both Canada and the United States have standards for smog-forming emissions for various classes of on-road vehicles and engines, including requirements for OBD systems. OBD systems are designed to monitor components for malfunctions and to identify such malfunctions to facilitate proper repair and maintain emission performance.

Because the North American engine and vehicle market is integrated, and to ensure a level playing field between all parties involved, Canada has a policy to align its requirements with corresponding federal emission standards of the EPA.

Des modifications doivent être apportées au Règlement afin de maintenir l'harmonisation avec les nouvelles exigences des États-Unis en ce qui concerne les systèmes de diagnostic intégrés des moteurs de véhicules lourds et des véhicules lourds, ainsi que des changements d'ordre administratif pour rationaliser les exigences de déclaration et de rapport.

L'*Avis d'intention canadien d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*<sup>3</sup> (octobre 2006) et le *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*<sup>4</sup>, publié le 26 avril 2007, réaffirmaient l'engagement du gouvernement à proposer au besoin de nouveaux règlements pour continuer d'aligner les normes canadiennes visant à réduire les émissions génératrices de smog pour les véhicules, les moteurs et les carburants sur celles des États-Unis. Plus récemment, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont annoncé la création du Conseil de coopération en matière de réglementation. Ce dernier engage les deux pays à trouver des moyens de réduire et de prévenir les obstacles réglementaires au commerce transfrontalier. En harmonisant ses exigences réglementaires avec celles des États-Unis, le gouvernement du Canada s'efforce d'atteindre cet objectif. Bien que les systèmes de réglementation soient très semblables pour ce qui est des objectifs qu'ils cherchent à atteindre, il n'est pas inutile d'améliorer les mécanismes en place afin de favoriser la collaboration en matière de conception des règlements ou d'assurer l'harmonisation de leur mise en œuvre ou de leur application. Les différences réglementaires inutiles et le dédoublement des mesures entravent le commerce transfrontalier et les investissements, et finissent par imposer un coût aux citoyens, aux entreprises et à l'économie. Le Conseil de coopération en matière de réglementation s'efforcera de mieux harmoniser le milieu de la réglementation entre le Canada et les États-Unis par l'entremise d'une variété d'outils comme une meilleure collaboration technique, la reconnaissance mutuelle des normes et le partage du travail concerté<sup>5</sup>.

Le 24 février 2009, l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis a publié une règle finale afin d'étendre les systèmes de diagnostic intégrés aux moteurs de véhicules lourds routiers et aux véhicules ayant un poids nominal brut (PNBV) supérieur à 6 350 kg.

### Question et objectifs

Le Canada et les États-Unis ont des normes régissant les émissions génératrices de smog de différentes catégories de véhicules routiers et de leurs moteurs, incluant des normes relatives aux systèmes de diagnostic intégrés. Ces derniers sont conçus pour détecter le mauvais fonctionnement des dispositifs afin de faciliter leur réparation et maintenir le rendement en matière d'émissions.

Étant donné l'intégration du marché nord-américain de véhicules et de moteurs et pour assurer des règles de jeu équitables pour toutes les parties concernées, le Canada a comme politique d'aligner ses exigences sur les normes d'émission fédérales correspondantes de l'EPA des États-Unis.

<sup>3</sup> *Notice of intent to develop and implement regulations and other measures to reduce air emissions*, *Canada Gazette*, Part I, October 21, 2006, Vol. 140, No. 42 at page 3351, available at [www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf](http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf).

<sup>4</sup> *Regulatory Framework for Air Emissions*, April 26, 2007, available at [www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-eng.cfm](http://www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-eng.cfm).

<sup>5</sup> Regulatory Cooperation Council. *Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council*, 2011, available at <http://actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/regulatory-cooperation-council>.

<sup>3</sup> *Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des règlements et d'autres mesures pour réduire les émissions atmosphériques*. Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 140, n° 42, 21 octobre 2006, p. 3351. On peut le consulter à l'adresse suivante : [www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf](http://www.gazette.gc.ca/archives/p1/2006/2006-10-21/pdf/g1-14042.pdf).

<sup>4</sup> *Cadre réglementaire sur les émissions atmosphériques*. Le 26 avril 2007. On peut le consulter à l'adresse suivante : [www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-fra.cfm](http://www.ecoaction.gc.ca/news-nouvelles/20070426-1-fra.cfm).

<sup>5</sup> Conseil de coopération en matière de réglementation. 2011. *Plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation*. On peut le consulter à l'adresse suivante : <http://actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/conseil-de-coop-ration-mati-re-de-r-glementation>.

*Heavy-duty vehicles and engines*

Under the Regulations, a heavy-duty vehicle is defined as an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3 856 kg, a curb weight of more than 2 722 kg or a vehicle frontal area in excess of 4.2 m<sup>2</sup>. These vehicles include large 3/4 ton pickup trucks, minibuses, school buses, road tractors and dump trucks.

The Canadian heavy-duty vehicle industry consists of a number of medium and small manufacturers. Most heavy-duty manufacturers target the North American market and concentrate their production in three categories: trucks, buses and engines.

Most heavy-duty engines are imported into Canada and most of these engines are manufactured in the United States. The engines are imported into Canada as single engines, incomplete heavy-duty vehicles, or complete heavy-duty vehicles. There is only one company that manufactures heavy-duty engines in Canada and all of its production is exported to the United States for final assembly in heavy-duty vehicles.

The 2008 Canadian production of heavy-duty vehicles consisted of 64 000 vehicles, of which approximately 90% were exported to the United States. Canadian sales of new heavy-duty vehicles in 2008 that had a GVWR of 6 350 kg or more (including buses) were estimated to be 50 500.<sup>6</sup> It is estimated that approximately 93% of these sales were imported, of which 90% came from the United States and the remaining 10% came from Asia and Europe. The sales trend of the Canadian heavy-duty vehicles for the next decade is expected to be stable with a peak in 2012 at 59 900.<sup>7</sup>

*Objectives*

On February 24, 2009, the U.S. EPA published a final rule<sup>8</sup> to mandate that OBD systems be installed on heavy-duty engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg, which includes minibuses, school buses, road tractors and dump trucks. Given Canada's policy of alignment, the *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (the Amendments) impose OBD requirements for heavy-duty engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg. Even if most Canadian production is exported to the United States and is therefore already compliant, the Amendments provide that all Canadian manufacturers, importers and distributors operating in the Canadian market comply with the same standards.

The Amendments include two principal changes to the existing Regulations, including

- (a) a requirement that heavy-duty engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles be equipped with an OBD system; and
- (b) administrative changes to reduce administrative burden.

<sup>6</sup> DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2011), "A Review and Outlook of the Canadian Medium and Heavy-Duty Market 2000-2018," prepared for Environment Canada.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> *Federal Register*: February 24, 2009 (Vol. 74, No. 35). Available at <http://edocket.access.gpo.gov/2009/E9-2405.htm>.

*Véhicules lourds et moteurs de véhicules lourds*

En vertu du Règlement, un véhicule lourd est défini comme un véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg, dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg ou dont la surface frontale du véhicule est supérieure à 4,2 m<sup>2</sup>. Sont compris dans cette définition les camionnettes 3/4 de tonne, les minibuses, les autobus scolaires, les tracteurs routiers et les camions à benne.

L'industrie canadienne des véhicules lourds regroupe un certain nombre de petits et moyens constructeurs. La plupart des constructeurs de véhicules lourds ciblent le marché nord-américain et concentrent leur production dans trois catégories : les camions, les autobus et les moteurs.

La majeure partie des moteurs de véhicules lourds sont importés au Canada et fabriqués aux États-Unis. Ces moteurs sont importés au Canada en tant que moteurs individuels, véhicules lourds incomplets ou véhicules lourds complets. Seule une entreprise fabrique des moteurs de véhicules lourds au Canada, et toute sa production est exportée aux États-Unis pour que les moteurs soient assemblés dans des véhicules lourds.

La production canadienne de camions lourds de 2008 s'est établie à 64 000 véhicules, dont environ 90 % ont été exportés aux États-Unis. En 2008, les ventes totales de camions lourds neufs dont le PNBV était égal ou supérieur à 6 350 kg (y compris les autobus) étaient estimées à 50 500 au Canada<sup>6</sup>. On estime qu'approximativement 93 % des ventes étaient des produits importés, 90 % de celles-ci provenaient des États-Unis et 10 % provenaient de l'Asie et de l'Europe. Les ventes de véhicules lourds au Canada devraient être stables pour la prochaine décennie et atteindre un maximum de 59 900 véhicules lourds vendus en 2012<sup>7</sup>.

*Objectifs*

Le 24 février 2009, l'EPA des États-Unis a publié une règle finale<sup>8</sup> pour étendre les exigences relatives aux systèmes de diagnostic intégrés aux moteurs utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le poids nominal brut (PNBV) est supérieur à 6 350 kg. Cette règle vise entre autres les minibuses, les autobus scolaires, les tracteurs routiers et les camions à benne. Compte tenu de la politique d'alignement du Canada, le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (les modifications) impose des exigences relatives aux systèmes de diagnostic intégrés des véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg. Même si la majorité de la production canadienne est exportée aux États-Unis et est donc déjà conforme aux normes de l'EPA des États-Unis, les modifications font en sorte que tous les fabricants, importateurs et distributeurs en activité au sein du marché canadien se conforment aux mêmes normes.

Les modifications comprennent deux principaux changements au règlement existant :

- a) une exigence selon laquelle les moteurs de véhicules lourds utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds doivent être munis d'un système de diagnostic intégré;
- b) des changements d'ordre administratif afin de réduire le fardeau administratif.

<sup>6</sup> DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2011. « A Review and Outlook of the Canadian Medium and Heavy-Duty Market 2000-2018 ». Préparé pour Environnement Canada.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> *Federal Register*. Le 24 février 2009. Vol. 74, n° 35. On peut le consulter à l'adresse suivante : <http://edocket.access.gpo.gov/2009/E9-2405.htm> (en anglais seulement).

**Description***Amendments*

While the majority of heavy-duty vehicles and engines sold in Canada would likely already comply with U.S. EPA standards, it is important to recognize that some of these vehicles or engines sold in Canada may not. The Amendments add the requirement that heavy-duty engines of a specific model year<sup>9</sup> used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards set out in section 18 of title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the Code of Federal Regulations (CFR). This approach seeks to ensure that the specified standards are identical in both countries. Therefore, the Amendments create a level playing field for companies supplying the North American market for heavy-duty vehicles and engines. At the domestic level, it ensures that all manufacturers, importers and distributors comply with the same standards.

OBD system requirements for engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg

In the U.S. EPA final rule, heavy-duty engines used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg are to be equipped with OBD systems designed to monitor the emission-related components for deterioration or malfunction. A malfunction will be determined when emissions increase beyond the applicable threshold specified in the U.S. EPA final rule or when the performance of a given component or system based on electrical information or temperature information is not within the prescribed range.

An OBD system monitors the performance of some of the engines' major components, including individual emission controls. The system provides owners with an early warning of malfunctions by way of a dashboard "check engine" light. By giving vehicle owners this early warning, the OBD system protects not only the environment but also consumers, identifying minor problems before they become major repair bills. A repair technician would consult the vehicle's OBD system before attempting a repair. OBD systems lead to more accurate and quicker diagnoses and more cost-effective repairs. They also reduce unnecessary trips back to the repair shop.

The Amendments define OBD system requirements for engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg, consistent with the U.S. EPA final rule. If the engines are imported as single engines or complete heavy-duty vehicles, they would need to be equipped with OBD

<sup>9</sup> Definition of model year under the Regulations:

5. (1) A year that is used by a manufacturer as a model year shall
  - (a) if the period of production of a model of vehicle or engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or
  - (b) if the period of production of a model of vehicle or engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.
- (2) The period of production of a model of vehicle or engine shall include only one January 1.

**Description***Modifications*

Bien que la majorité des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds vendus au Canada soient conformes aux normes de l'EPA des États-Unis, il importe de reconnaître la possibilité que certains ne le soient pas. Les modifications ajoutent l'exigence que les moteurs de véhicules lourds d'une année de modèle<sup>9</sup> donnée utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg soient équipés d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes pour cette année de modèle prévues à l'article 18 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du Code of Federal Regulations des États-Unis. Cette approche vise à s'assurer que les normes établies demeurent identiques dans les deux pays. Par conséquent, les modifications instaurent des conditions uniformes pour les entreprises fournissant au marché nord-américain des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds. Au plan national, les modifications garantissent que tous les fabricants, importateurs et distributeurs se conforment aux mêmes normes.

Exigences relatives aux systèmes de diagnostic intégrés pour les moteurs utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg

Dans la règle finale de l'EPA des États-Unis, les moteurs de véhicules lourds utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conçu pour détecter la détérioration ou le mauvais fonctionnement des dispositifs liés aux émissions de ces véhicules. Il y a mauvais fonctionnement lorsque les émissions dépassent le seuil applicable précisé dans la règle finale de l'EPA des États-Unis ou lorsque le rendement d'un dispositif ou d'un système, fondé sur les données électriques ou sur les données de température, ne répond pas aux normes prescrites.

Le système de diagnostic intégré vérifie le rendement de certains des principaux composants du moteur, incluant les éléments de contrôle des émissions. Le système signale au propriétaire la présence d'un problème avec le moteur en allumant un voyant lumineux au tableau de bord. En donnant aux propriétaires cet avertissement initial, le système de diagnostic intégré protège non seulement l'environnement, mais aussi le consommateur, en décelant les problèmes mineurs avant que ceux-ci deviennent des réparations majeures coûteuses. Avant de tenter des réparations, le technicien doit consulter le système de diagnostic intégré puisque ce dernier permet de poser des diagnostics plus précis et plus rapides, permettant ainsi d'effectuer des réparations à un coût moindre. Le système réduit également les déplacements subséquents et inutiles à l'atelier de réparation.

Conformément à la règle finale de l'EPA des États-Unis, les modifications établissent les exigences relatives aux systèmes de diagnostic intégrés pour les moteurs utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg. Si les moteurs sont importés en tant que moteurs

<sup>9</sup> Définition de l'année modèle en vertu de l'article 5 du Règlement :

5. (1) L'année utilisée par le constructeur à titre d'année de modèle correspond :
  - a) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule ou de moteur ne comprend pas le 1<sup>er</sup> janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;
  - b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule ou de moteur comprend le 1<sup>er</sup> janvier d'une année civile, à cette année civile.
- (2) La période de production d'un modèle de véhicule ou de moteur ne peut comprendre qu'un seul 1<sup>er</sup> janvier.

systems before entering the country, while engines imported as incomplete heavy-duty vehicles would need to meet the requirements once the vehicles are completed. The Amendments apply to heavy-duty engines of the 2014 and later model years.<sup>10</sup>

#### Administrative changes

In order to add clarity to the regulatory text, respond to comments made following prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, and to reconcile the English and French versions of the Regulations, the following revisions were completed:

- Clarify that it is the Minister who may, on the request of a company, determine if a vehicle is equivalent to another which is covered by an EPA certificate. The Amendments to the Regulations also specify the timeframe and the information that needs to be submitted to the Minister in order for him to consider the request.
- Add text to section 35 of the Regulations that describes the requirements
  1. for evidence of conformity for engines and vehicles covered by a U.S. EPA certificate; and
  2. that documents submitted to the U.S. EPA for the purpose of amending the original application for certification must be maintained as part of the evidence of conformity.
- Include an additional requirement for companies importing or manufacturing motorcycles to specify the total number of motorcycles imported or manufactured in Canada that will be offered for sale in Canada. This would help verify compliance and help ensure compliance with the Regulations.
- Remove the requirement for companies to submit vehicle or engine identification numbers (VINs) and dates of importation as part of importation declarations and now require only one declaration to the Minister per calendar year prior to the first importation. These changes reduce the administrative burden on regulatees, while maintaining compliance performance.
- Add that companies importing for the purpose of first retail sale<sup>11</sup> vehicles or engines to which the national emission mark is affixed are exempt from the obligation of submitting an importation declaration if they meet the criteria that are specified in the Regulations.
- Add that a person who is not a company according to CEPA 1999 and who imports 10 engines or fewer or 10 vehicles or fewer, in a calendar year, is exempt from the obligation of submitting the importation declaration.
- Align the English and French versions of subsection 30(1) by replacing the term “purchase” with “acquire” in the English version to ensure consistency with the term “acquiert” in the French version, which covers a wider variety of corporate changes.
- Add a subsection to section 32 to ensure that a company that acquires another company, including as a result of the merger

individuels ou en tant que véhicules lourds complets, ceux-ci devront être équipés de systèmes de diagnostic intégrés avant leur entrée au pays. Pour leur part, les moteurs importés comme véhicules lourds incomplets devront satisfaire aux normes une fois les véhicules complétés. Les modifications ne s'appliquent qu'aux moteurs de véhicules lourds de l'année modèle 2014 et des années modèle subséquentes<sup>10</sup>.

#### Changements administratifs

Afin de clarifier le texte réglementaire, de répondre aux commentaires reçus à la suite de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et afin d'ajuster certaines divergences entre les versions anglaise et française du Règlement, les modifications suivantes ont été apportées :

- Préciser que seul le ministre peut, à la demande d'une entreprise, déterminer si un véhicule est équivalent à un autre véhicule qui est visé par un certificat de l'EPA des États-Unis. Les modifications au Règlement indiquent également les renseignements devant être présentés au ministre et les délais dans lesquels ils doivent être présentés pour qu'une demande soit étudiée.
- Ajouter une disposition après l'article 35 du Règlement :
  1. qui prévoit les éléments de la justification de la conformité devant être produits à l'égard des véhicules équivalents à un véhicule visé par un certificat de l'EPA des États-Unis;
  2. qui précise que les documents présentés à l'EPA des États-Unis dans le but de modifier une demande originale de certification par celle-ci doivent être conservés à titre d'élément de la justification de la conformité.
- Prévoir une exigence supplémentaire afin que les entreprises qui importent ou qui fabriquent des motocyclettes précisent le nombre total de motocyclettes importées ou fabriquées au Canada qui y seront mises en vente. Cela aidera à s'assurer que les entreprises se conforment au Règlement.
- Éliminer l'exigence selon laquelle les entreprises doivent fournir le numéro d'identification des moteurs ou des véhicules ainsi que les dates d'importation dans le cadre des déclarations d'importation et exiger dorénavant qu'une seule déclaration soit présentée au ministre par année civile préalablement à la première importation. Ces modifications réduisent le fardeau administratif des entités réglementées, tout en assurant la conformité.
- Préciser que les entreprises qui importent, dans le but de les vendre à un premier usager<sup>11</sup>, des moteurs ou des véhicules sur lesquels est apposée la marque nationale ne sont pas tenues de soumettre une déclaration d'importation si elles respectent les exigences prévues dans le Règlement.
- Ajouter qu'une personne qui n'est pas une entreprise au sens de la LCPE (1999) et qui importe au plus 10 moteurs ou au plus 10 véhicules au cours d'une année civile n'est pas tenue de soumettre la déclaration d'importation.
- Harmoniser les versions anglaise et française du paragraphe 30(1) en remplaçant le terme « purchase » par « acquire »

<sup>10</sup> The model year is the year that is used by a manufacturer to define a model of vehicle. The requirements that relate to the model year are defined in the Regulations.

<sup>11</sup> The concept of first retail sale is necessary to distinguish a company that imports a “used” vehicle to which the NEM is affixed. These companies would not be exempt from this obligation.

<sup>10</sup> L'année de modèle est l'année à laquelle un fabricant fait référence pour définir un modèle de véhicule. Les exigences relatives à l'année de modèle sont prévues dans le Règlement.

<sup>11</sup> Le concept de vente au premier usager est nécessaire si l'on veut distinguer les entreprises qui importent des véhicules « usagés » auxquels une marque nationale est apposée, des entreprises qui importent des véhicules auxquels une marque nationale n'est pas apposée. Ces dernières ne seraient pas exemptées de cette obligation.



of companies, and that is the owner of record on May 1, is required to submit an end of model year report.

### Consultation

In recent years, several regulations have been adopted based on a policy of alignment with the U.S. standards, including these Regulations, the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* and the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*. The consultations associated with the development of each of those regulations revealed a broad consensus that Canada's regulatory emission standards for on-road and off-road vehicles and engines should be based on alignment with the corresponding U.S. federal requirements. Most stakeholders have generally identified that the integrated nature of the Canadian/American economies and the implementation of aggressive national programs for on-road and off-road vehicles and engines by the U.S. EPA are two key elements supporting a policy of alignment with the United States' federal programs as a logical approach for Canada to achieve significant emission reductions in a cost-effective manner.

In October 2009, Environment Canada signalled its intent to propose amendments to the Regulations to include new requirements for OBD system standards for engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg as part of a prepublication consultation package to stakeholders via email. The list of stakeholders includes other federal departments, manufacturers' and importers' associations representing the industry, and non-governmental organizations. These consultations indicated that there was broad support for the proposed Amendments.

Following the 75-day comment period of the prepublication of the proposed Amendments on October 29, 2011, the Department received comments from the following stakeholders:

#### *Industry comments*

1. Manufacturers' associations<sup>12</sup> indicated that they were in favour of the alignment of the U.S. and Canadian requirements for ODB systems used in heavy-duty engines.
2. The associations representing vehicle manufacturers and importers commented that importation declarations represented an administrative burden to the industry and that they should be simplified or eliminated.
3. These associations also indicated that requirements to provide vehicle identification numbers and the start and end dates for the period of production for each model of vehicle would be extremely challenging and costly.

<sup>12</sup> Stakeholders were represented by the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC), the Truck and Engine Manufacturers Association (EMA), and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC).

dans la version anglaise pour assurer une équivalence avec le terme « acquiert » utilisé dans la version française. Ce dernier couvre un plus large éventail de changements au sein des entreprises.

- Ajouter un paragraphe à l'article 32 afin de prévoir qu'une entreprise qui est issue d'une fusion ou qui en acquiert une autre et qui en est le propriétaire inscrit au 1<sup>er</sup> mai soit tenue de présenter un rapport de fin d'année de modèle.

### Consultation

Plusieurs règlements ont été adoptés ces dernières années dans le cadre de la politique d'harmonisation avec les normes des États-Unis, notamment le présent règlement, le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* et le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*. Les consultations tenues au moment de l'élaboration de chacun de ces règlements ont révélé un large consensus en faveur de l'harmonisation des normes réglementaires d'émissions canadiennes sur les moteurs et les véhicules routiers et hors route avec les exigences fédérales américaines correspondantes. De façon générale, la plupart des intervenants ont indiqué que la nature intégrée de l'économie canadienne et américaine ainsi que la mise en œuvre de programmes nationaux rigoureux par l'EPA des États-Unis pour les moteurs et les véhicules routiers et hors route étaient deux éléments clés à l'appui d'une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains et une façon logique et rentable pour le Canada de parvenir à réduire considérablement ses émissions.

En octobre 2009, Environnement Canada a signalé, dans des documents de consultation liés à la publication préalable transmis par courriel à divers intervenants, son intention de proposer des modifications au Règlement en vue d'y intégrer de nouvelles exigences concernant les normes relatives aux systèmes de diagnostic intégrés pour les moteurs utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg. La liste des intervenants comprend d'autres ministères fédéraux, des constructeurs et des associations importatrices représentant l'industrie ainsi que des organisations non gouvernementales. De façon générale, les intervenants ayant participé aux consultations étaient très favorables aux modifications proposées.

À la suite de la période de consultation de 75 jours suivant la publication préalable des modifications proposées le 29 octobre 2011, le Ministère a reçu les commentaires suivants :

#### *Commentaires de l'industrie*

1. Les associations de constructeurs<sup>12</sup> ont indiqué qu'elles étaient favorables à l'harmonisation des normes canadiennes et américaines en ce qui concerne les systèmes de diagnostic intégrés utilisés dans les moteurs de véhicules lourds.
2. Les associations représentant les constructeurs et les importateurs de véhicules ont indiqué que les déclarations d'importation étaient un fardeau administratif pour l'industrie et qu'elles devraient être simplifiées ou éliminées.
3. Ces associations ont aussi indiqué que l'exigence de fournir les numéros d'identification des véhicules et les dates de début et de fin de la période de production pour chaque modèle de véhicule serait extrêmement difficile et coûteuse.

<sup>12</sup> Les intervenants étaient représentés par l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC), la Truck and Engine Manufacturers Association et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC).

4. Most associations indicated that they were not in favour of repealing section 4 of the Regulations, which allows a vehicle to be deemed covered by an EPA certificate. They indicated that they believe this section is still required. One association suggested that the Department clarify the requirements of the provision as an alternative to its deletion.

The Department agreed with the industry's comments and implemented changes to the final amendments that address those concerns. The updated provisions are described in more detail in the section entitled "Administrative changes" of this document.

As a general comment, manufacturing industry representatives indicated that Environment Canada should coordinate reporting requirements with other departments in order to avoid duplication of the information they have to provide to the federal government.

#### *Other stakeholder comments*

Provinces, the World Trade Organization, environmental organizations and other stakeholders were consulted; however, none submitted comments.

#### *Streamlining Government of Canada reporting requirements*

The Government of Canada is committed to minimizing duplication of effort concerning reporting requirements. Therefore, Environment Canada is working with the Canadian Border Services Agency (CBSA) and other departments to develop the Other Government Department Single Window Initiative<sup>13</sup> which seeks to eliminate paper-based reporting of commercial trade data while developing a common, electronic interface and framework with the trade community. The initiative aims to streamline the collection of trade data by creating a single electronic interface for businesses to submit, to the CBSA and other government departments, the pre-arrival information (import and export regulatory requirements) required to clear most shipments at the border. By eliminating the need to send the same trade information to multiple government departments, businesses in the trade chain will benefit from the faster clearance of goods and lower administrative costs. It will also enable more advanced approaches to the collection, consolidation and dissemination of commercial trade data for the trade community and regulating programs.

#### **"One-for-One" Rule**

The "One-for-One" Rule was implemented to control new administrative burden imposed on businesses as a result of regulations. In summary, the rule requires that departments

- restrict the growth of administrative burden by ensuring that new administrative burden on business introduced by a regulatory change is offset by an equal decrease in administrative burden on business from the existing stock of regulations; and
- control the number of regulations by repealing at least one existing regulation every time a new one imposing administrative burden on business is introduced.

<sup>13</sup> The Other Government Department Single Window Initiative can be consulted at [www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/ogd-amg/across-eng.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/ogd-amg/across-eng.html).

4. La plupart des associations ont indiqué qu'elles n'étaient pas en faveur de l'abrogation de l'article 4 du Règlement, qui permet qu'un véhicule soit réputé visé par le certificat de l'EPA des États-Unis. Elles ont indiqué que cet article est toujours nécessaire. Une association a suggéré au Ministère de clarifier les exigences de la disposition plutôt que de supprimer cette dernière.

Le Ministère était d'accord avec les commentaires de l'industrie et a apporté les changements aux modifications finales de manière à tenir compte de ces commentaires. Les dispositions mises à jour sont décrites plus en détail à la section intitulée « Changements administratifs » du présent document.

À titre de commentaire général, les représentants de l'industrie des constructeurs ont indiqué qu'Environnement Canada devait coordonner les exigences de déclaration avec les autres ministères afin d'éviter le dédoublement de l'information qu'ils ont à fournir au gouvernement fédéral.

#### *Autres commentaires des intervenants*

Les provinces, l'Organisation mondiale du commerce, les organisations environnementales et d'autres parties intéressées ont été consultées, mais aucune n'a présenté de commentaires.

#### *Rationalisation des exigences de déclaration du gouvernement du Canada*

Le gouvernement du Canada s'est engagé à réduire au minimum la répétition inutile des efforts pour se conformer aux exigences de déclaration. À ce titre, Environnement Canada travaille en collaboration avec l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et les autres ministères afin de mettre au point l'Initiative du guichet unique des autres ministères<sup>13</sup>, qui vise à éliminer la déclaration papier des données commerciales tout en élaborant avec le milieu commercial une interface et un cadre de travail communs et électroniques. L'initiative vise à rationaliser la collecte des données commerciales en créant une interface électronique unique permettant aux entreprises de soumettre à l'Agence des services frontaliers du Canada et à d'autres ministères gouvernementaux les renseignements préalables à l'arrivée (exigences réglementaires liées à l'importation et à l'exportation) qui sont nécessaires pour dédouaner la plupart des cargaisons à la frontière. En éliminant la nécessité d'envoyer les mêmes renseignements commerciaux à de multiples ministères, les entreprises tireront profit du dédouanement plus rapide des biens ainsi que des coûts administratifs moindres. Il sera aussi possible d'opter pour des méthodes de collecte, de consolidation et de diffusion des données commerciales plus efficaces pour le milieu commercial et les programmes de réglementation.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » a été mise en application afin de contrôler le nouveau fardeau administratif imposé aux entreprises par les règlements. En résumé, cette règle exige que les ministères :

- restreignent la croissance du fardeau administratif en s'assurant que tout nouveau fardeau administratif aux entreprises entraîné par un changement réglementaire soit compensé par une diminution équivalente du fardeau administratif attribuable à l'ensemble des règlements existants;

<sup>13</sup> L'Initiative du guichet unique des autres ministères peut être consultée à l'adresse [www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/ogd-amg/across-fra.html](http://www.cbsa-asfc.gc.ca/eservices/ogd-amg/across-fra.html).

The administrative changes that will be implemented through these Amendments will result in a net decrease in regulatory burden; therefore, the proposal is considered an “OUT” under the Rule. Reductions in burden will be achieved primarily by removing requirements related to the submission of VINs and dates of importation in the importation declarations and reducing the frequency of submission of importation declarations.

Based on calculations carried out using the Standard Cost Model methodology, these regulatory changes will result in an annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the regulations of approximately C\$1.5 million, or C\$930 per business.<sup>14</sup>

### Small business lens

The Government has tasked regulators with examining the effects of their regulations through a small business lens to ensure that regulatory requirements do not have unintended impacts on small businesses and that regulations are administered as fairly and efficiently as possible.

As noted earlier, the administrative changes that will be implemented through these Amendments will result in a net decrease in regulatory burden, which will benefit all businesses that are subject to the Regulations, including small businesses. In addition, the estimated maximum nation-wide annual cost impact of these Amendments is \$857,710, lower than the \$1-million threshold required to trigger a full analysis under the small business lens. For these reasons, a full analysis under the small business lens is not required for these Amendments.

### Rationale

There are strong environmental and economic rationales for Canada to continue to align its emission standards with those of the United States. In the context of the highly integrated nature of the North American engine and vehicle manufacturing industry and progressive U.S. federal emission standards, there has been broad stakeholder (i.e. industry, other government departments, provinces, environmental non-governmental organizations) support for the policy of Canada-United States alignment of standards. This support was evidenced throughout the consultation process associated with the regulatory development processes for the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* and the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* that are in force under CEPA 1999. Aligning with U.S. standards allows for significant reductions in emissions and is cost-effective for companies and consumers.

The Amendments provide greater assurance through the OBD requirements that the air quality and health benefits associated with

- contrôlent le nombre de règlements en abrogeant au moins un règlement existant chaque fois qu'est introduit un nouveau règlement imposant un fardeau administratif sur les entreprises.

Les changements administratifs qui seront mis en œuvre par l'entremise de ces modifications entraîneront une diminution nette du fardeau réglementaire. Par conséquent, en vertu de la règle, la proposition est considérée comme une « SUPPRESSION ». Les réductions du fardeau seront principalement atteintes par l'élimination des exigences liées à la soumission des numéros d'identification des véhicules et aux dates d'importation dans les déclarations d'importation ainsi que par une réduction de la fréquence des soumissions des déclarations d'importation.

D'après les calculs effectués à l'aide du modèle de coûts standard, ces modifications au Règlement entraîneront une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le Règlement d'environ 1,5 million de dollars canadiens, soit 930 dollars canadiens par entreprise<sup>14</sup>.

### Lentille des petites entreprises

Le gouvernement a demandé aux organismes de réglementation d'examiner les effets de leurs règlements dans une perspective de petite entreprise afin que les exigences réglementaires n'aient pas de répercussions imprévues sur les petites entreprises et que le Règlement soit appliqué de la manière la plus équitable et la plus efficace possible.

Tel qu'il est mentionné précédemment, les changements administratifs qui seront apportés par l'entremise de ces modifications entraîneront une diminution nette du fardeau réglementaire, ce qui profitera à toutes les entreprises visées par le Règlement, y compris les petites entreprises. En outre, on estime que le coût annuel maximal à l'échelle nationale de ces modifications est de 857 710 \$, ce qui est inférieur au seuil de 1 million de dollars nécessaire pour déclencher une analyse complète selon une perspective de petite entreprise. Pour ces raisons, une analyse complète n'est pas requise dans le cadre de ces modifications.

### Justification

Il y a de fortes raisons sur le plan environnemental et économique pour que le Canada continue d'aligner ses normes d'émission sur celles des États-Unis. Dans le contexte de la nature hautement intégrée de l'industrie nord-américaine de la fabrication de véhicules et de moteurs, et des normes progressives d'émission du gouvernement fédéral des États-Unis, les intervenants (l'industrie, les autres ministères, les provinces, les organisations non gouvernementales de l'environnement) ont largement appuyé la politique d'harmonisation canado-américaine des normes. Cet appui a été constaté tout au long du processus de consultation associé au processus d'élaboration du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* et du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, qui sont en vigueur en vertu de la LCPE (1999). L'harmonisation avec les normes des États-Unis permet d'obtenir des réductions appréciables des émissions et s'avère rentable pour les entreprises et les consommateurs.

Les modifications, par l'entremise des exigences liées aux systèmes de diagnostic intégrés, permettent de s'assurer que la qualité

<sup>14</sup> These values are expressed in constant 2012 dollars, with a present value base year of 2012.

<sup>14</sup> Ces valeurs sont exprimées en dollars de 2012 indexés, selon une année de référence actualisée pour 2012.

the reduction in emissions resulting from the Regulations will actually occur.

In addition to the health and environmental benefits, the Amendments create a level playing field for companies supplying the North American market for heavy-duty vehicles and engines.

It is also anticipated that the OBD system requirements would provide additional benefits to consumers, by identifying minor problems before they become major repair bills. OBD systems lead to more accurate and quicker diagnoses and more cost-effective repairs. This also reduces unnecessary trips back to the repair shop.

Furthermore, given that the emission certification process for engines and vehicles is complex and costly for manufacturers and governments, aligning Canada's requirements for OBD with those of the U.S. EPA allow Canada to benefit from the U.S. EPA's emission certification program. This results in significant cost savings for Canadian companies, the federal government and Canadian consumers.

The increased costs to manufacturers to meet the additional OBD standards for heavy-duty vehicles have been estimated by the U.S. EPA in their support document<sup>15</sup> associated with the final rulemaking. The U.S. EPA estimated that, in order for manufacturers to design, certify, and build compliant heavy-duty engines used or intended to be used in heavy-duty vehicles that have a GVWR of more than 6 350 kg, the additional costs are expected to range from a maximum C\$82 for a gasoline engine to a maximum of C\$176 for a diesel engine.<sup>16</sup>

Given that most heavy-duty engines and vehicles sold in Canada are designed for both the U.S. and Canadian markets, much of the technology development and manufacturing changes required to meet the new, more stringent OBD standards in the U.S. final rulemaking was implemented by manufacturers in order to comply with the U.S. EPA rules. Accordingly, much of the increased cost was already incurred even though there was no Canadian requirement for OBD yet. Using 2008 sales data,<sup>17</sup> along with the estimated incremental per engine costs shown above, and assuming that all vehicles and engines are non-compliant, the maximum incremental cost for the implementation of the OBD standards to heavy-duty vehicles is estimated at C\$8 million. However, based on the conservative assumptions that at least 90% of the heavy-duty vehicles that enter into the Canadian market will be U.S. EPA-compliant and that only 5% of Canadian production is for the

de l'air et les avantages pour la santé liés à la réduction des émissions, découlant du Règlement, se concrétiseront réellement.

En plus des avantages pour la santé et l'environnement, les modifications créent des règles du jeu équitables pour les entreprises qui fournissent au marché nord-américain des véhicules lourds et des moteurs de véhicules lourds.

On s'attend également à ce que les exigences liées aux systèmes de diagnostic intégrés offrent des avantages supplémentaires aux consommateurs en permettant de déceler les problèmes mineurs avant que ceux-ci deviennent des réparations majeures coûteuses. Les systèmes de diagnostic intégrés permettent des diagnostics plus précis et plus rapides ainsi que des réparations plus économiques. Ils réduisent également les déplacements subséquents inutiles à l'atelier de réparation.

De plus, étant donné que le processus de certification des émissions des moteurs et des véhicules est complexe et coûteux pour les constructeurs et les gouvernements, l'harmonisation des exigences du Canada en ce qui concerne les systèmes de diagnostic intégrés avec celles de l'EPA des États-Unis permet au Canada de tirer parti du programme de certification des émissions de cet organisme américain. Cela se traduit par des économies appréciables pour les entreprises canadiennes, le gouvernement fédéral et les consommateurs canadiens.

L'EPA des États-Unis a estimé les coûts additionnels pour les fabricants associés au respect des normes supplémentaires liées aux systèmes de diagnostic intégrés des véhicules lourds dans son document d'appui<sup>15</sup> relatif à la règle finale. L'EPA a estimé que, pour que les fabricants puissent concevoir, certifier et construire des moteurs de véhicules lourds conformes qui seront utilisés ou destinés à être utilisés dans les véhicules lourds dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg, les coûts supplémentaires devraient être, tout au plus, de l'ordre de 82 \$CAN pour les moteurs à essence et de 176 \$CAN pour les moteurs diesel<sup>16</sup>.

Étant donné que la plupart des véhicules et moteurs de véhicules lourds vendus au Canada sont conçus à la fois pour le marché canadien et pour le marché américain, la majorité du développement technologique et des modifications relatives à la construction nécessaire pour respecter les normes plus rigoureuses en matière de systèmes de diagnostic intégrés de la règle finale de l'EPA des États-Unis ont été apportées par les constructeurs. Par conséquent, une bonne partie de la hausse du coût était déjà engagée, même s'il n'y avait encore aucune exigence canadienne en matière de système de diagnostic intégré. Au moyen des données de vente de 2008<sup>17</sup> et de l'estimation du coût différentiel par moteur présentée ci-dessus, et en supposant que tous les véhicules et tous les moteurs ne sont pas conformes, on estime que le coût différentiel maximal pour l'application des normes liées aux systèmes de diagnostic intégrés des véhicules lourds est de 8 millions de dollars canadiens.

<sup>15</sup> *Final Technical Support Document, Regulations Requiring Onboard Diagnostic Systems on 2010 and Later Heavy-Duty Engines Used in Highway Vehicles Over 14,000 Pounds; Revisions to Onboard Diagnostic Requirements for Diesel Highway Vehicles Under 14,000 Pounds*. Office of Transportation and Air Quality, EPA420-R-08-019, December 2008.

<sup>16</sup> 2010 U.S. dollars converted to 2010 Canadian dollars ([www.bankofcanada.ca/rates/exchange/exchange-rates-in-pdf/](http://www.bankofcanada.ca/rates/exchange/exchange-rates-in-pdf/)) at a rate of 1.02993904, then converted to present value (2011 Canadian dollars applying an average annual rate of inflation of 3.70) [[www.bankofcanada.ca/rates/related/inflation-calculator/](http://www.bankofcanada.ca/rates/related/inflation-calculator/)].

<sup>17</sup> DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2011) "A Review and Outlook of the Canadian Medium and Heavy-Duty Market 2000-2018" prepared for Environment Canada.

<sup>15</sup> *Final Technical Support Document, Regulations Requiring Onboard Diagnostic Systems on 2010 and Later Heavy-Duty Engines Used in Highway Vehicles Over 14,000 Pounds; Revisions to Onboard Diagnostic Requirements for Diesel Highway Vehicles Under 14,000 Pounds*. Office of Transportation and Air Quality, EPA420-R-08-019, Décembre 2008.

<sup>16</sup> Dollars américains de 2010 convertis en dollars canadiens de 2010 ([www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/moyenne-mensuelle-et-annuelle-des-taux-de-change/](http://www.banqueducanada.ca/taux/taux-de-change/moyenne-mensuelle-et-annuelle-des-taux-de-change/)) à un taux de 1,02993904, puis convertis à leur valeur actualisée (dollars canadiens de 2011, en appliquant un taux d'inflation annuel moyen de 3,70) [[www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/](http://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/)].

<sup>17</sup> DesRosiers Automotive Consultants Inc. 2011. « A Review and Outlook of the Canadian Medium and Heavy-Duty Market 2000-2018 ». Préparé pour Environnement Canada.

Canadian market, the estimated incremental cost would be approximately C\$858,000<sup>18</sup> per year.

Heavy-Duty Vehicles			
2008 total sales of heavy-duty vehicles in Canada (over 6 350 kg)		50 501 units	
Heavy-duty vehicles imported for sale in Canada (93% of total vehicle sales)		46 965 units	
	Number of Units	Percentage of Non-compliant	Number of Non-compliant Units
Made in Canada (7% of total vehicles sales)	3 535	5%	177
Imported from the United States (90% of all imported vehicles)	42 269	0%	0
Imported from Asia and Europe (10% of all imported vehicles)	4 697	100%	4 697
Total	50 501		4 873
Cost of the Regulations (worst-case scenario: assumes all non-compliant vehicles diesel-powered)			
Cost of Regulations per diesel vehicle		\$176	
Total cost of Regulations (present value)		<b>\$857,710</b>	

Consumers would likely bear the incremental costs through increase in prices of heavy-duty vehicles. However, considering that very few heavy-duty vehicles are priced under \$100,000 and some go over \$450,000, the added cost for OBD compliance is considered to be insignificant. In addition, as described previously, it is expected that these costs would be partially offset by savings from reduced maintenance costs from emission control systems throughout the life of the engine and less likely to require service.

By changing the importation declaration requirements, the Department is also reducing the administrative burden to the industry. The Government is updating its requirement to mandate that only one importation declaration per manufacturer or importer be submitted each calendar year.

The importation declaration requires the importer to identify itself as well as what type of vehicles/engines will be imported during the year (e.g. heavy-duty vehicles, motorcycles), and confirm that all these vehicles will meet the requirements.

This declaration must be submitted prior to the first importation of vehicles or engines, as the case may be. Before the introduction of this change, importation declarations had to be submitted with every shipment.

<sup>18</sup> Converted to 2011 Canadian dollars.

Or, d'après l'hypothèse prudente selon laquelle au moins 90 % des véhicules lourds qui entrent sur le marché canadien sont conformes aux normes de l'EPA des États-Unis et seulement 5 % de la production canadienne est destinée au marché canadien, on estime le coût différentiel à environ 858 000 \$CAN<sup>18</sup> par année.

Véhicules lourds			
Ventes totales de véhicules lourds au Canada en 2008 (plus de 6 350 kg)		50 501 unités	
Véhicules lourds importés au Canada et destinés à la vente (93 % des ventes totales de véhicules)		46 965 unités	
	Nombre d'unités	Pourcentage de non-conformité	Nombre d'unités non conformes
Véhicules construits au Canada (7 % des ventes totales de véhicules)	3 535	5 %	177
Véhicules importés des États-Unis (90 % de tous les véhicules importés)	42 269	0 %	0
Véhicules importés de l'Asie et de l'Europe (10 % de tous les véhicules importés)	4 697	100 %	4 697
Total	50 501		4 873
Coût du Règlement (scénario de la pire éventualité : il est présumé que tous les véhicules non conformes sont des véhicules diesel)			
Coût associé au Règlement par véhicule diesel		176 \$	
Coût total du Règlement (valeur actuelle)		<b>857 710 \$</b>	

Les consommateurs auront probablement à assumer les coûts supplémentaires par une augmentation des prix des véhicules lourds. Cependant, si l'on considère que très peu de véhicules lourds ont un prix inférieur à 100 000 \$ et que certains ont un prix supérieur à 450 000 \$, les coûts supplémentaires de la conformité des systèmes de diagnostic intégrés sont considérés comme étant négligeables. En outre, tel qu'il est décrit précédemment, on s'attend à ce que ces coûts soient en partie compensés par les économies réalisées grâce à la réduction des coûts d'entretien des systèmes de contrôle des émissions pendant toute la durée de vie du moteur, qui est moins susceptible de nécessiter des réparations.

En modifiant les exigences en matière de déclaration d'importation, le Ministère réduit également le fardeau administratif pour l'industrie. Le gouvernement modifie ses exigences afin d'exiger des constructeurs et des importateurs qu'ils ne soumettent qu'une seule déclaration d'importation par année civile.

La déclaration d'importation requiert de l'importateur qu'il s'identifie, qu'il précise le type de véhicules ou de moteurs qui seront importés au cours de l'année (par exemple véhicules lourds, motocyclettes) et qu'il confirme que tous ces véhicules seront conformes aux exigences.

Cette déclaration doit être présentée avant la première importation de véhicules ou de moteurs d'une année donnée. Avant que ce changement soit apporté, une déclaration d'importation devait être présentée avec chaque importation.

<sup>18</sup> Coût converti en dollars canadiens de 2011.

The content of the declaration was also updated to only require information to identify companies and the type of vehicle being imported during the year. Previously, requested information included vehicle or engine identification numbers, number of units imported, and date of shipment. These items were removed because the information was already collected through end of model year reporting.

Another change made following consultations is that companies importing for the purpose of first retail sale vehicles or engines to which a national emission mark is affixed are now exempt from the obligation of submitting importation declarations. These companies have already been identified through Environment Canada's national authorization process and are required to submit an end of model year report that describes the type of vehicles or engines that were imported during the year.

The Department added the requirement that companies provide a summary of the total number of motorcycles they have imported or manufactured in Canada in the annual end of model year report, whereas previously companies were required to provide the information in each importation declaration by giving identification numbers for each vehicle. This change does not constitute an added administrative burden because providing the total number of motorcycles as part of the new requirement would be less onerous than providing the identification number for each vehicle, as in the current requirement.

Introduction of these changes will result in an estimated reduction in administrative burden for the industry of approximately C\$1.5 million per year.

Incremental costs would be incurred by the federal government associated with the administration of the Amendments to supplement the existing program under the Regulations. The major cost components would include regulatory administration, compliance promotion, compliance verification and enforcement activities related to the OBD system requirements for heavy-duty vehicles. The incremental total annual cost to government to implement the Amendments would vary from year to year and is estimated to be up to \$50,000 per year during the initial years of implementation.

As the Amendments are structured in a manner that helps deliver the environmental objective of reducing emissions from heavy-duty vehicles and engines and minimize the regulatory burden on companies, the overall net impact of the Amendments is expected to be positive.

## **Implementation, enforcement and service standards**

### *Implementation*

Environment Canada administers a comprehensive program to monitor compliance with vehicle and engine emission standards. Manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the Amendments and are required to maintain and produce evidence of such conformity. Environment Canada's program to monitor compliance includes

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- monitoring vehicle and engine importation;
- reviewing company evidence of conformity;
- monitoring data submission for compliance with the emissions averaging program;

Le contenu de la déclaration a lui aussi été mis à jour de manière à n'exiger que les renseignements permettant de savoir quelles entreprises et quel type de véhicules sont importés durant l'année. Auparavant, le numéro d'identification du véhicule ou du moteur, le nombre d'unités importées et la date d'importation étaient demandés. Ces renseignements ont été éliminés, car ils sont aussi requis dans le rapport de fin d'année de modèle.

Un autre changement a été apporté à la suite des consultations. Les entreprises qui importent des véhicules ou des moteurs sur lesquels est apposée la marque nationale dans le but de les vendre à un premier usager ne sont maintenant plus tenues de soumettre une déclaration d'importation. Ces entreprises ont déjà été identifiées dans le cadre du processus d'autorisation national d'Environnement Canada et elles sont tenues de présenter un rapport de fin d'année de modèle qui décrit le type de véhicules ou de moteurs qui ont été importés au cours de l'année.

Le Ministère exige dorénavant des entreprises que celles-ci fournissent dans le rapport de fin d'année de modèle un résumé du nombre total de motocyclettes qu'elles ont importées ou construites au Canada, alors qu'elles devaient auparavant indiquer cette information dans chacune des déclarations d'importation en donnant le numéro d'identification de tous les véhicules. Cette modification ne constitue pas un fardeau administratif supplémentaire, car il est moins coûteux pour les entreprises d'indiquer le nombre total de motocyclettes que de fournir le numéro d'identification de chaque véhicule (exigence actuelle).

L'introduction de ces modifications entraînera une réduction du fardeau administratif pour l'industrie estimée à environ 1,5 million de dollars canadiens par année.

Le gouvernement fédéral devra engager des coûts supplémentaires liés à l'administration des modifications à apporter au programme existant. Les principaux éléments de coût sont l'administration de la réglementation, la promotion de la conformité, la vérification de la conformité et les activités d'application des exigences liées aux systèmes de diagnostic intégrés des véhicules lourds. Le coût différentiel total pour le gouvernement associé à la mise en œuvre des modifications variera d'une année à l'autre. On estime qu'il pourrait s'élever à 50 000 \$ par année durant les premières années de mise en œuvre.

Étant donné que les modifications sont structurées de façon à favoriser l'atteinte de l'objectif environnemental qui est de réduire les émissions provenant des véhicules lourds et des moteurs, et à minimiser le fardeau de la réglementation pour les entreprises, on s'attend à ce que l'incidence globale nette des modifications soit positive.

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

### *Mise en œuvre*

Environnement Canada gère un programme détaillé de surveillance du respect des normes d'émission des véhicules et des moteurs. Il incombe aux constructeurs et aux importateurs de veiller à ce que leurs produits soient conformes aux modifications ainsi que de conserver et de produire des preuves de cette conformité. Voici ce que comprend le programme de surveillance de la conformité d'Environnement Canada :

- l'autorisation et la surveillance de l'utilisation de la marque nationale;
- le contrôle de l'importation des véhicules et des moteurs;
- l'examen des preuves de conformité de l'entreprise;

- registering company notices of defects affecting emission controls;
- inspecting test engines and vehicles and their emission-related components; and
- testing laboratory emissions of sample new engines and vehicles that are representative of products offered for sale in Canada.

Environment Canada coordinates efforts with the U.S. EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

If an engine or vehicle is found not to comply with the Amendments, the manufacturer or importer will be subject to the enforcement provisions of CEPA 1999. In this situation, the normal course of events is to first perform an engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued.

Environment Canada also plans to undertake various compliance promotion activities, such as

- providing information to regulatees concerning the requirements of the Amendments;
- maintaining a Web page related to the Amendments on Environment Canada's CEPA Environmental Registry to make such information widely available; and
- distributing advisory emails and letters, and responding to inquiries, as required.

#### *Enforcement*

Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy<sup>19</sup> for CEPA 1999 will be applied when verifying compliance with the Amendments. This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations, including

- warnings;
- directions;
- environmental protection compliance orders;
- ticketing;
- ministerial orders;
- injunctions;
- prosecution; and
- environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA 1999 violation).

In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

To verify compliance, enforcement officers may carry out an inspection. An inspection may identify an alleged violation, and alleged violations may also be identified by Environment Canada's technical personnel, through information transmitted to the Department by the Canada Border Services Agency or through complaints received from the public. Whenever a possible violation of the

- la surveillance de la présentation des données afin de s'assurer que celles-ci respectent le programme d'établissement de la moyenne des émissions;
- l'enregistrement des avis donnés par les entreprises au sujet des défauts qui nuisent à la réduction de leurs émissions;
- l'inspection des moteurs et des véhicules d'essai et des dispositifs liés à leurs émissions;
- des essais en laboratoire portant sur les émissions d'un échantillon de moteurs et de véhicules neufs représentatif des produits offerts pour la vente au Canada.

Environnement Canada coordonne ses travaux avec l'EPA des États-Unis par l'échange de renseignements afin d'accroître l'efficacité du programme.

Si un moteur ou un véhicule s'avère non conforme aux modifications, le fabricant ou l'importateur sera visé par les dispositions d'application de la LCPE (1999). Dans une telle situation, la procédure normale consiste tout d'abord à effectuer une évaluation technique afin de déterminer si un avis de défaut doit être émis.

Environnement Canada prévoit également entreprendre diverses activités de promotion de la conformité telles que :

- fournir des renseignements aux entités réglementées à propos des exigences des modifications;
- tenir à jour une page Web au sujet des modifications apportées au registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada afin de s'assurer d'une large diffusion de cette information;
- distribuer des courriels et des lettres d'information et répondre aux demandes de renseignements, au besoin.

#### *Application de la loi*

La Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999)<sup>19</sup> d'Environnement Canada sera appliquée au moment de vérifier la conformité avec les modifications. Cette politique prévoit une gamme de mesures possibles en cas d'infractions présumées, y compris :

- avertissements;
- directives;
- ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement;
- contraventions;
- arrêtés ministériels;
- injonctions;
- poursuites;
- autres mesures de protection de l'environnement [qui remplacent les poursuites judiciaires une fois que des accusations ont été portées pour une infraction à la LCPE (1999)].

De plus, la Politique explique dans quelles situations Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour le recouvrement des coûts.

Les agents d'application de la loi peuvent procéder à une inspection dans le but de vérifier s'il y a conformité. Une inspection permet de déceler des infractions présumées et ces infractions peuvent aussi être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, par l'entremise de renseignements fournis au Ministère par l'Agence des services frontaliers du Canada ou de plaintes

<sup>19</sup> Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy is available at [www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=En&n=AF0C5063-1](http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=En&n=AF0C5063-1).

<sup>19</sup> La Politique d'observation et d'application d'Environnement Canada est disponible à l'adresse suivante : [www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1](http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=AF0C5063-1).

Regulations is identified, enforcement officers may carry out investigations.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- *Nature of the alleged violation:* This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- *Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator:* The desired result is compliance within the shortest possible time with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- *Consistency in enforcement:* enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

#### *Service standards*

According to CEPA 1999, vehicles must conform to standards prescribed by the Regulations, and evidence of conformity with those standards must be "obtained and produced in the prescribed form and manner or, if the regulations so provide, in a form and manner satisfactory to the Minister."

For these Amendments, in its administrative process, the Department will send a response to the manufacturer or the importer once it receives evidence of conformity. The Department's response will generally consist of the following:

- acknowledgement that the evidence of conformity was received;
- request for additional information (if necessary); and
- acknowledgement that the evidence presented is considered to be "in a form and manner that is satisfactory" based on a set of criteria established by the Department.

A guidance document will also be published to present what evidence of conformity is required and what procedures should be followed when submitting required documentations. Environment Canada will strive to respond to submissions according to the timelines.

#### **Contacts**

Josée Lavergne  
Regulatory Development Section  
Energy and Transportation Directorate  
Environment Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-953-1651  
Fax: 819-953-7815  
Email: Josee.Lavergne@ec.gc.ca

émanant du public. Les agents d'application de la loi peuvent procéder à une enquête chaque fois qu'une infraction présumée aux règlements est décelée.

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent d'application de la loi découvre une infraction présumée, il doit choisir la mesure d'exécution appropriée à prendre en fonction des facteurs suivants :

- *Nature de l'infraction présumée :* Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- *Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant présumé à obtempérer :* Le but visé consiste à faire respecter le Règlement dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il faut entre autres tenir compte du dossier du contrevenant en ce qui concerne l'observation de la Loi, de sa volonté à coopérer avec les agents d'application de la loi ainsi que de la preuve que des mesures correctives ont déjà été prises.
- *Uniformité dans l'application :* Les agents d'application de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre pour appliquer la Loi.

#### *Normes de service*

Conformément à la LCPE (1999), les véhicules doivent être conformes aux normes prévues par le Règlement et la preuve de conformité avec ces normes doit être « obtenue et produite conformément au règlement ou, si celui-ci le prévoit, selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes ».

Pour ces modifications, dans le cadre de son processus administratif, le Ministère fera parvenir une réponse au constructeur ou à l'importateur une fois qu'il aura reçu la preuve de conformité. La réponse du Ministère comprendra généralement les éléments suivants :

- confirmation que la preuve de conformité a été reçue;
- demande de renseignements supplémentaires (au besoin);
- confirmation que la preuve présentée est considérée comme respectant les « modalités que le ministre juge satisfaisantes » en fonction d'un ensemble de critères établis par le Ministère.

Un document d'orientation sera également publié pour indiquer quelle preuve de conformité est nécessaire et quelles procédures doivent être suivies lors de la soumission des documents demandés. Environnement Canada s'efforcera de répondre aux demandes en respectant les délais.

#### **Personnes-ressources**

Josée Lavergne  
Section du développement réglementaire  
Direction de l'énergie et des transports  
Environnement Canada  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-953-1651  
Télécopieur : 819-953-7815  
Courriel : Josee.Lavergne@ec.gc.ca



Yves Bourassa  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Environment Canada  
10 Wellington Street, 25th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-953-7651  
Fax: 819-953-3241  
Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

Yves Bourassa  
Directeur  
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instrument  
Environnement Canada  
10, rue Wellington, 25<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-953-7651  
Télécopieur : 819-953-3241  
Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

Registration  
SOR/2013-9 January 31, 2013

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)**

P.C. 2013-18 January 31, 2013

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 11, 2012 and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219)*.

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (INTERPRETATION, SECTION 18 AND STANDARDS 203, 204, 208, 212 AND 219)**

**AMENDMENTS**

1. (1) The definitions “Type 2A shoulder belt” and “vehicle manufactured for operation by persons with disabilities” in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

(2) The definition “tell-tale” in subsection 2(1) of the Regulations is replaced by the following:

“tell-tale” means an optical signal that, when alight, indicates the activation or deactivation of a device, its correct or defective functioning or condition, or its failure to function; (*témoïn*)

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

“disabled person” means a person who, for orthopaedic reasons or because of the person’s build or other physical characteristics, requires a vehicle that has been adapted to accommodate their disability; (*personne handicapée*)

2. The Regulations are amended by adding the following after section 17:

**OWNER’S MANUAL**

18. (1) For the purposes of paragraph 5(1)(f) of the Act, for each vehicle that a company imports into Canada before the vehicle is

Enregistrement  
DORS/2013-9 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)**

C.P. 2013-18 Le 31 janvier 2013

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 11 février 2012 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l’article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219)*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (INTERPRÉTATION, ARTICLE 18 ET NORMES 203, 204, 208, 212 ET 219)**

**MODIFICATIONS**

1. (1) Les définitions de « ceinture diagonale de type 2A » et « véhicule fabriqué pour être conduit par une personne handicapée », au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup>, sont abrogées.

(2) La définition de « témoin », au paragraphe 2(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« témoin » Signal optique qui s’allume pour indiquer soit l’entrée en action ou la désactivation d’un dispositif, soit un fonctionnement ou un état normal ou défectueux d’un dispositif, soit le non-fonctionnement d’un dispositif. (*tell-tale*)

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

« personne handicapée » Personne qui, pour des raisons orthopédiques ou à cause de sa conformation ou d’autres caractéristiques physiques, a besoin d’un véhicule adapté pour tenir compte de son handicap. (*disabled person*)

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 17, de ce qui suit :

**MANUEL DE L’USAGER**

18. (1) Pour l’application de l’alinéa 5(1)f) de la Loi, pour chaque véhicule sur lequel elle appose une étiquette de conformité

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

sold to the first retail purchaser and for each vehicle to which a company applies a compliance label, the company shall provide, in written, electronic or optical form, an owner's manual containing the information required by these Regulations relating to the operation of the vehicle.

(2) The owner's manual shall be available in both official languages.

(3) If the owner's manual is available only in electronic or optical form, it shall be capable of being used inside the occupant compartment using a device installed in or supplied with the vehicle.

**3. Subsection 203(4) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

(4) Subsections (2) and (3) do not apply to a vehicle that conforms to the requirements of S5 and S14 of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection* (TSD 208), as amended from time to time.

(5) Subsection (4) expires on October 31, 2017.

**4. Section 204 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**204.** (1) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every truck, bus and multi-purpose passenger vehicle — other than a walk-in van — with a GVWR of 4 536 kg or less and an unloaded vehicle mass of 2 495 kg or less, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 204, Steering Control Rearward Displacement* (TSD 204), as amended from time to time.

(2) For the purposes of this section, the words "passenger car" used in TSD 204 mean "passenger car and three-wheeled vehicle".

(3) Subsection (1) does not apply to a vehicle that conforms to the requirements of S5 and S14 of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection* (TSD 208), as amended from time to time.

(4) This section expires on October 31, 2017.

**5. The heading "OCCUPANT RESTRAINT SYSTEMS IN FRONTAL IMPACT (STANDARD 208)" before section 208 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

OCCUPANT PROTECTION IN FRONTAL IMPACTS  
(STANDARD 208)

**6. Section 208 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**208.** (1) Every enclosed motorcycle shall be equipped at each designated seating position with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (a) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;
- (b) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor; and
- (c) cannot be detached from any anchorage point.

(2) Every passenger car and three-wheeled vehicle, and every truck and multi-purpose passenger vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less, shall be equipped

- (a) at each front outboard designated seating position except the one referred to in paragraph (b), and at each rear designated

et pour chaque véhicule qu'elle importe au Canada avant sa vente au premier usager, l'entreprise fournit, sous forme écrite, électronique ou optique, un manuel de l'utilisateur dans lequel figurent les renseignements relatifs au fonctionnement ou à l'utilisation du véhicule qui sont exigés par le présent règlement.

(2) Le manuel de l'utilisateur doit être disponible dans les deux langues officielles.

(3) S'il est disponible uniquement sous forme électronique ou optique, le manuel de l'utilisateur doit pouvoir être utilisé dans l'habitacle à l'aide d'un dispositif qui est installé dans le véhicule ou dont celui-ci est pourvu.

**3. Le paragraphe 203(4) de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Les paragraphes (2) et (3) ne s'appliquent pas aux véhicules conformes aux exigences des dispositions S5 et S14 du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision* (DNT 208), avec ses modifications successives.

(5) Le paragraphe (4) cesse d'avoir effet le 31 octobre 2017.

**4. L'article 204 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**204.** (1) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus et les camions, à l'exception des fourgons à accès en position debout, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg et une masse du véhicule sans charge d'au plus 2 495 kg doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 204 — Recul de la colonne de direction* (DNT 204), avec ses modifications successives.

(2) Pour l'application du présent article, toute mention, dans le DNT 204, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues ».

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux véhicules conformes aux exigences des dispositions S5 et S14 du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision* (DNT 208), avec ses modifications successives.

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 octobre 2017.

**5. L'intertitre « SYSTÈMES DE RETENUE DES OCCUPANTS EN CAS DE COLLISION FRONTALE (NORME 208) » précédant l'article 208 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

PROTECTION DES OCCUPANTS EN CAS DE COLLISION FRONTALE  
(NORME 208)

**6. L'article 208 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**208.** (1) Toute motocyclette à habitacle fermé doit être munie, à chaque place assise désignée, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

- a) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;
- b) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;
- c) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(2) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, ainsi que les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg, doivent être munis :

- a) aux places assises désignées extérieures avant, à l'exception de celles visées à l'alinéa b), et aux places assises désignées

seating position except those referred to in paragraphs (c) and (d), with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) cannot be detached from any anchorage point;

(b) at each front outboard designated seating position that is designed for a disabled person, with a Type 2 seat belt assembly;

(c) at each rear designated seating position that has a seat designed to be easily removed and replaced by means of equipment installed by a manufacturer for that purpose, or that is adjacent to a walkway located between the seat and the side of the vehicle and designed to allow access to more rearward seating positions, or that is an inboard designated seating position that has a seat whose back can be folded so that no part of the back extends above a horizontal plane located 250 mm above the highest seating reference point on the seat, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) or with a Type 2 manual seat belt assembly that

- (i) can be detached from the upper or lower anchorage point, but not from both, by means of a key or key-like object,
- (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
- (iii) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;

(d) at each rear designated seating position that has a seat that can be adjusted to change the direction it is facing, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) and can function regardless of the direction the seat is adjusted to face, or with a Type 2 manual seat belt assembly that cannot be detached from any anchorage point and that

- (i) has a pelvic restraint that restrains the movement of the pelvis regardless of the direction the seat is adjusted to face and is equipped with an emergency-locking retractor, and
- (ii) in the case of a seat that can be placed in a forward-facing or rear-facing position or within  $\pm 30^\circ$  of either position, has an upper torso restraint that

- (A) can be detached from the pelvic restraint,
- (B) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor,
- (C) is for use only in conjunction with the pelvic restraint, and
- (D) can function when the seat is in any position in which it can be placed within that range; and

(e) at each rear designated seating position that has a side-facing seat, and at each front inboard designated seating position,

- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a),
- (ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that
  - (A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device,
  - (B) has an upper torso restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or a manual adjusting device, and
  - (C) cannot be detached from any anchorage point, or

arrière, à l'exception de celles visées aux alinéas c) et d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

- (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;

b) aux places assises désignées extérieures avant conçues pour une personne handicapée, d'une ceinture de sécurité de type 2;

c) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège conçu pour être facilement enlevé et remplacé au moyen d'un équipement installé à cette fin par le fabricant, ou qui sont adjacentes au passage situé entre le siège et le côté du véhicule et conçu pour permettre l'accès aux places assises plus à l'arrière, ou qui sont des places assises désignées intérieures qui possèdent un siège dont le dossier peut être incliné de façon qu'aucune partie du dossier ne s'étende au-dessus d'un plan horizontal situé à 250 mm au-dessus du point de référence de la position assise le plus élevé sur le siège, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

- (i) peut se détacher, à l'aide d'une clé ou d'un objet semblable, du point d'ancrage supérieur ou du point d'ancrage inférieur mais non des deux,
- (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (iii) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;

d) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège réglable permettant de changer la direction à laquelle il fait face, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) qui peut fonctionner quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage et qui comporte :

- (i) d'une part, une ceinture sous-abdominale qui restreint le mouvement du bassin quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face et qui est munie d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (ii) d'autre part, dans le cas où le siège peut être placé de manière à faire face à l'avant ou à l'arrière ou dans une fourchette d'angle de  $\pm 30^\circ$  dans l'une ou l'autre direction, une ceinture-baudrier qui :

- (A) peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
- (B) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
- (C) est destinée à n'être utilisée qu'avec la ceinture sous-abdominale,
- (D) fonctionne lorsque le siège se trouve à l'un des angles de la fourchette;

e) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège latéral et aux places assises désignées intérieures avant :

- (i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a),
- (ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :
  - (A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,

- (iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that
  - (A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
  - (B) cannot be detached from any anchorage point.

(3) Every truck and multi-purpose passenger vehicle with a GVWR greater than 4 536 kg shall be equipped at each designated seating position

- (a) with a Type 2 manual seat belt assembly that
  - (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
  - (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and
  - (iii) cannot be detached from any anchorage point; or
- (b) with a Type 1 manual seat belt assembly that
  - (i) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and
  - (ii) cannot be detached from any anchorage point.

(4) In the case of a motor home, the number of designated seating positions with seat belts shall not be less than the number of sleeping positions.

(5) Every bus with a GVWR of 4 536 kg or less, other than a school bus, shall be equipped

- (a) at each front outboard designated seating position, and at each rear designated seating position except those referred to in paragraphs (b) to (d), with a Type 2 manual seat belt assembly that
  - (i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,
  - (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
  - (iii) cannot be detached from any anchorage point;
- (b) at each rear designated seating position that has a seat designed to be easily removed and replaced by means of equipment installed by a manufacturer for that purpose, or that is adjacent to a walkway located between the seat and the side of the vehicle and designed to allow access to more rearward seating positions, or that is an inboard designated seating position that has a seat whose back can be folded so that no part of the back extends above a horizontal plane located 250 mm above the highest seating reference point on the seat, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a) or with a Type 2 manual seat belt assembly that
  - (i) can be detached from the upper or lower anchorage point, but not from both, by means of a key or key-like object,
  - (ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, and
  - (iii) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;
- (c) at each rear designated seating position that has a seat that can be adjusted to change the direction it is facing, with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of

(B) comporte une ceinture-baudrier réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un dispositif de réglage manuel,

(C) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage,

- (iii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui :
  - (A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
  - (B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(3) Les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être munis à chaque place assise désignée :

- a) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :
  - (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
  - (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
  - (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;
- b) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui :
  - (i) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
  - (ii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(4) Dans le cas des autocaravanes, le nombre de places assises désignées munies d'une ceinture de sécurité ne doit pas être inférieur à celui des places couchées.

(5) Les autobus, à l'exception des autobus scolaires, ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg doivent être munis :

- a) aux places assises désignées extérieures avant et aux places assises désignées arrière, à l'exception de celles visées aux alinéas b) à d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :
  - (i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,
  - (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
  - (iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;
- b) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège conçu pour être facilement enlevé et remplacé au moyen d'un équipement installé à cette fin par le fabricant, ou qui sont adjacentes au passage situé entre le siège et le côté du véhicule et conçu pour permettre l'accès aux places assises plus à l'arrière, ou qui sont des places assises désignées intérieures qui possèdent un siège dont le dossier peut être incliné de façon qu'aucune partie du dossier ne s'étende au-dessus d'un plan horizontal situé à 250 mm au-dessus du point de référence de position assise le plus élevé sur le siège, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :
  - (i) peut se détacher, à l'aide d'une clé ou d'un objet semblable, du point d'ancrage supérieur ou du point d'ancrage inférieur mais non des deux,
  - (ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,
  - (iii) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;
- c) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège réglable permettant de changer la direction à laquelle il fait face,

paragraph (a) and can function regardless of the direction the seat is adjusted to face, or with a Type 2 manual seat belt assembly that cannot be detached from any anchorage point and that

(i) has a pelvic restraint that restrains the movement of the pelvis regardless of the direction the seat is adjusted to face and is equipped with an emergency-locking retractor, and

(ii) in the case of a seat that can be placed in a forward-facing or rear-facing position or within  $\pm 30^\circ$  of either position, an upper torso restraint that

(A) can be detached from the pelvic restraint,

(B) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor,

(C) is for use only in conjunction with the pelvic restraint, and

(D) can function when the seat is in any position in which it can be placed within that range; and

(d) at each rear designated seating position that has a side-facing seat,

(i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a),

(ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that

(A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and

(B) cannot be detached from the pelvic restraint or from any anchorage point, or

(iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that

(A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and

(B) cannot be detached from any anchorage point.

(6) Every bus with a GVWR greater than 4 536 kg shall be equipped, at the driver's designated seating position,

(a) with a Type 2 manual seat belt assembly that

(i) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint,

(ii) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and

(iii) cannot be detached from any anchorage point; or

(b) with a Type 1 manual seat belt assembly that

(i) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor or an automatic-locking retractor, and

(ii) cannot be detached from any anchorage point.

(7) Every school bus with a GVWR of 4 536 kg or less shall be equipped, at the driver's designated seating position, with a Type 2 manual seat belt assembly that

(a) has an upper torso restraint that cannot be detached from the pelvic restraint;

(b) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor; and

(c) cannot be detached from any anchorage point.

(8) [Reserved]

d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a) qui peut fonctionner quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face ou d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage et qui comporte :

(i) d'une part, une ceinture sous-abdominale qui restreint le mouvement du bassin quelle que soit la direction à laquelle le siège fait face et qui est munie d'un rétracteur à blocage d'urgence,

(ii) d'autre part, dans le cas où le siège peut être placé de manière à faire face à l'avant ou à l'arrière ou dans une fourchette d'angle de  $\pm 30^\circ$  dans l'une ou l'autre direction, une ceinture-baudrier qui :

(A) peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,

(B) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence,

(C) est destinée à n'être utilisée qu'avec la ceinture sous-abdominale,

(D) fonctionne lorsque le siège se trouve à l'un des angles de la fourchette;

d) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège latéral :

(i) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 conforme aux exigences de l'alinéa a),

(ii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

(A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,

(B) ne peut se détacher ni de la ceinture sous-abdominale ni d'aucun point d'ancrage,

(iii) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui :

(A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,

(B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(6) Les autobus ayant un PNBV de plus de 4 536 kg doivent être munis, à la place assise désignée du conducteur :

a) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

(i) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale,

(ii) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,

(iii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage;

b) soit d'une ceinture de sécurité manuelle de type 1 qui :

(i) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,

(ii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(7) Les autobus scolaires ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg doivent être munis, à la place assise désignée du conducteur, d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

a) comporte une ceinture-baudrier qui ne peut se détacher de la ceinture sous-abdominale;

b) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence;

c) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

(8) [Réservé]

(9) An automatic-locking retractor that is installed in order for a seat belt assembly to conform to the requirements of paragraph (2)(e), (3)(a) or (b) or (5)(d) or subsection (6) shall

(a) engage the next locking position when a length of seat belt webbing between 19 mm and 77 mm has moved into the retractor, as measured from an initial position determined by extending the seat belt webbing to 75 per cent of its total length from the retractor; and

(b) if used on a vehicle seat that has a suspension system, be attached to the suspended portion of the seat.

#### *Seat Belt Fit*

(10) A Type 2 manual seat belt assembly shall be constructed so that when a 50th percentile adult male occupant is secured in place by the seat belt assembly, the intersection of the upper torso restraint and the pelvic restraint shall be at least 150 mm from the front vertical centreline of the occupant, measured along the centreline of the pelvic restraint, with

(a) any upper torso restraint manual adjusting device adjusted in accordance with the manufacturer's instructions;

(b) the vehicle seat adjusted to its rearmost and lowest position; and

(c) the seat back adjusted to the manufacturer's nominal design riding position.

(11) When the vehicle seat is placed in any position, and the seat back is placed in the manufacturer's nominal design riding position and any adjustable seat belt anchorage is placed in the manufacturer's nominal design position for a 50th percentile adult male occupant, every pelvic restraint shall

(a) at the driver's designated seating position, be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 5th percentile adult female to those of a 95th percentile adult male; and

(b) at all of the other designated seating positions, be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 50th percentile six-year-old child to those of a 95th percentile adult male.

(12) When the vehicle seat is placed in any position, and the seat back is placed in the manufacturer's nominal design riding position and any adjustable seat belt anchorage is placed in the manufacturer's nominal design position for a 50th percentile adult male occupant, every upper torso restraint shall be adjustable to fit any occupant whose dimensions range from those of a 5th percentile adult female to those of a 95th percentile adult male.

#### *Technical Standards Document No. 208*

(13) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck, bus and three-wheeled vehicle, and their owner's manuals, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 208, Occupant Crash Protection* (TSD 208), as amended from time to time.

(14) For the purposes of this section,

(a) the words "passenger car" used in TSD 208 mean "passenger car and three-wheeled vehicle"; and

(b) the word "dummy" used in the English version of TSD 208 means "anthropomorphic test device".

(9) Le rétracteur autobloquant installé pour qu'une ceinture de sécurité soit conforme aux exigences des alinéas (2)e), (3)a) ou b) ou (5)d) ou du paragraphe (6) doit :

a) s'enclencher à la prochaine position de blocage lorsqu'une longueur de sangle qui mesure entre 19 mm et 77 mm est rentrée dans le rétracteur, laquelle longueur est mesurée à partir d'une position initiale établie lorsque la sangle est tirée à 75 % de sa longueur hors du rétracteur;

b) être fixé à la partie suspendue du siège du véhicule si celui-ci est muni d'une suspension.

#### *Ajustement des ceintures de sécurité*

(10) La ceinture de sécurité manuelle de type 2 doit être fabriquée de façon que, lorsqu'un occupant du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin est retenu en place par la ceinture de sécurité, le point d'intersection de la ceinture-baudrier et de la ceinture sous-abdominale se situe à au moins 150 mm de l'axe vertical frontal de l'occupant, mesuré le long de la ligne médiane de la ceinture sous-abdominale, les conditions suivantes étant réunies :

a) tout dispositif de réglage manuel de la ceinture-baudrier est réglé selon les instructions du fabricant;

b) le siège du véhicule est reculé et abaissé au maximum;

c) le dossier du siège est dans la position assise nominale recommandée par le fabricant.

(11) Lorsque le dossier d'un siège du véhicule se trouve dans la position assise nominale recommandée par le fabricant, quelle que soit la position du siège, et que tout ancrage de ceinture de sécurité réglable se trouve dans la position nominale recommandée par le fabricant pour un occupant du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin, toute ceinture sous abdominale doit :

a) à la place assise désignée du conducteur, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin au 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin;

b) aux autres places assises désignées, s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 50<sup>e</sup> percentile enfant de six ans au 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin.

(12) Lorsque le dossier d'un siège du véhicule se trouve dans la position assise nominale recommandée par le fabricant, quelle que soit la position du siège, et que tout ancrage de ceinture de sécurité réglable se trouve dans la position nominale recommandée par le fabricant pour un occupant du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin, toute ceinture-baudrier doit s'ajuster au corps de tout occupant dont la taille est comprise dans la gamme allant du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin au 95<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin.

#### *Document de normes techniques n° 208*

(13) Les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, les camions, les véhicules de tourisme à usages multiples et les autobus, ainsi que leur manuels de l'utilisateur, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 208 — Protection des occupants en cas de collision* (DNT 208), avec ses modifications successives.

(14) Pour l'application du présent article,

a) toute mention, dans le DNT 208, de « voiture de tourisme » vaut mention de « voiture de tourisme et véhicule à trois roues »;

b) toute mention, dans la version anglaise du DNT 208, de « dummy » vaut mention de « anthropomorphic test device ».

(15) Despite subsection (13), every vehicle with a front outboard designated seating position that is designed for a disabled person may, instead of conforming to the requirements of S5, S7.1, S7.2, S7.4 and S14 to S27 of TSD 208, display the following statement on one or more labels, permanently affixed in view of the occupants of the front designated seating positions, in letters of not less than six points in height: “The [here refer to the outboard designated seating position in the front row of designated seating positions that does not conform to the requirements set out in CMVSS 208] does not conform to all of the requirements set out in CMVSS 208. / La [insérer ici la place assise désignée extérieure de la première rangée de places assises désignées qui n’est pas conforme aux exigences prévues par la NSVAC 208] n’est pas conforme à toutes les exigences prévues par la NSVAC 208.”

(16) Despite subsection (13), every three-wheeled vehicle shall, at the option of the manufacturer, either conform to the requirements of S5 and S14 to S27 of TSD 208 or display the following statement on one or more labels, permanently affixed in view of the occupants of the front designated seating positions, in letters of not less than six points in height: “This vehicle does not conform to the requirements of the dynamic or static tests set out in CMVSS 208. / Ce véhicule n’est pas conforme aux exigences des essais dynamiques ou statiques prévues par la NSVAC 208.”

(17) If a label referred to in subsection (15) or (16) is displayed in a vehicle, the English and French versions of the owner’s manual shall include the statement contained on the label.

(18) The information contained on the label referred to in S4.5.1(a) of TSD 208 shall be in both official languages.

(19) Despite S4.5.4 of TSD 208, a passenger car, three-wheeled vehicle, multi-purpose passenger vehicle, truck and bus manufactured on or after September 1, 2012 may be equipped with a device that deactivates the air bag installed at the right front outboard designated seating position in the vehicle if all of the conditions in S4.5.4.1 to S4.5.4.4 of that TSD are satisfied.

(20) Despite S6.4(b) of TSD 208, the compression deflection of the sternum relative to the spine of the upper thorax of each anthropomorphic test device shall not exceed 55 mm.

(21) The information referred to in S4.5, S7.1.1.5 and S7.4.2 of TSD 208 shall be provided in the English and French versions of the owner’s manual.

(22) S14 of TSD 208 applies to every passenger car, and to every truck, bus and multi-purpose passenger vehicle — other than a walk-in van — with a GVWR of 3 856 kg or less and an unloaded vehicle weight of 2 495 kg or less.

(23) Despite S15.3.4 of TSD 208, the compression deflection of the sternum relative to the spine of the upper thorax of each anthropomorphic test device shall not exceed 45 mm, when the vehicle is tested in accordance with S16.1(a)(2) or S18 of TSD 208.

(24) Subsections (13) to (23) expire on October 31, 2017.

(15) Malgré le paragraphe (13), les véhicules munis d’une place assise désignée extérieure avant conçue pour une personne handicapée peuvent, au lieu de répondre aux exigences des dispositions S5, S7.1, S7.2, S7.4 et S14 à S27 du DNT 208, porter une ou plusieurs étiquettes, affichées en permanence et à la vue des occupants des places assises désignées avant, sur lesquelles figure, en lettres d’au moins six points de hauteur, la mention suivante : « The [here refer to the outboard designated seating position in the front row of designated seating positions that does not conform to the requirements set out in CMVSS 208] does not conform to all of the requirements set out in CMVSS 208. / La [insérer ici la place assise désignée extérieure de la première rangée de places assises désignées qui n’est pas conforme aux exigences prévues par la NSVAC 208] n’est pas conforme à toutes les exigences prévues par la NSVAC 208. »

(16) Malgré le paragraphe (13), les véhicules à trois roues doivent, au choix du fabricant, soit répondre aux exigences des dispositions S5 et S14 à S27 du DNT 208, soit porter une ou plusieurs étiquettes, affichées en permanence et à la vue des occupants des places assises désignées avant, sur lesquelles figure, en lettres d’au moins six points de hauteur, la mention suivante : « This vehicle does not conform to the requirements of the dynamic or static tests set out in CMVSS 208. / Ce véhicule n’est pas conforme aux exigences des essais dynamiques ou statiques prévues par la NSVAC 208. »

(17) Si un véhicule porte l’une des étiquettes visées aux paragraphes (15) ou (16), les versions française et anglaise du manuel de l’usager doivent reproduire la mention figurant sur l’étiquette.

(18) Les renseignements figurant sur l’étiquette visée à la disposition S4.5.1(a) du DNT 208 doivent être dans les deux langues officielles.

(19) Malgré la disposition S4.5.4 du DNT 208, les voitures de tourisme, les véhicules à trois roues, les véhicules de tourisme à usages multiples, les autobus et les camions fabriqués le 1<sup>er</sup> septembre 2012 ou après cette date peuvent être munis d’un dispositif qui désactive le sac gonflable installé à la place assise désignée extérieure avant droite à bord du véhicule si toutes les conditions des dispositions S4.5.4.1 à S4.5.4.4 de ce DNT sont respectées.

(20) Malgré la disposition S6.4(b) du DNT 208, le déplacement par compression du sternum de chaque dispositif anthropomorphe d’essai, par rapport à la colonne vertébrale dans la partie supérieure du thorax du dispositif, ne doit pas dépasser 55 mm.

(21) Les renseignements visés aux dispositions S4.5, S7.1.1.5 et S7.4.2 du DNT 208 doivent figurer dans les versions française et anglaise du manuel de l’usager.

(22) La disposition S14 du DNT 208 s’applique aux voitures de tourisme, ainsi qu’aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux autobus, et aux camions, à l’exception des fourgons à accès en position debout, ayant un PNBV d’au plus 3 856 kg et une masse du véhicule sans charge d’au plus 2 495 kg.

(23) Malgré la disposition S15.3.4 du DNT 208, le déplacement par compression du sternum de chaque dispositif anthropomorphe d’essai, par rapport à la colonne vertébrale dans la partie supérieure du thorax du dispositif, ne doit pas dépasser 45 mm, dans le cas d’un véhicule mis à l’essai conformément aux dispositions S16.1(a)(2) ou S18 du DNT 208.

(24) Les paragraphes (13) à (23) cessent d’avoir effet le 31 octobre 2017.



*Air Bag Warning Labels*

(25) If a vehicle is equipped with an air bag at a front outboard designated seating position, the vehicle shall have a label or labels permanently affixed to the sun visor at that designated seating position or permanently affixed in a readily visible area adjacent to the sun visor stating, in letters of not less than six points in height, in both official languages, the following warnings:

(a) in the case of a right front outboard designated seating position with an air bag that can be deactivated by means of a manual cut-off switch,

(i) a warning not to install an infant restraint system or a rear-facing child restraint system in that designated seating position unless the air bag is deactivated, and

(ii) a warning about the safety of children around air bags; and

(b) in all other cases, a warning about the safety of children around air bags.

*Transitional Provision*

(26) Until September 1, 2015, trucks, buses, enclosed motorcycles, multi-purpose passenger vehicles, passenger cars and three-wheeled vehicles may conform to the requirements of this section as it read on the day before the day on which this subsection came into force.

**7. Section 212 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**212.** (1) Every passenger car, other than a forward control configuration vehicle or an open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 212, Windshield Mounting* (TSD 212), as amended from time to time.

(2) Every truck, bus and multi-purpose passenger vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less, other than a walk-in van, a forward control configuration vehicle or an open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield, shall conform to the requirements of TSD 212, as amended from time to time.

(3) This section expires on October 31, 2017.

**8. Section 219 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**219.** (1) Every passenger car, other than a forward control configuration vehicle or an open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield, shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 219, Windshield Zone Intrusion* (TSD 219), as amended from time to time.

(2) Every truck, bus and multi-purpose passenger vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less, other than a walk-in van, a forward control configuration vehicle or an open-body type vehicle with a fold-down or removable windshield, shall conform to the requirements of TSD 219, as amended from time to time.

(3) This section expires on October 31, 2017.

*Étiquette d'avertissement — sac gonflable*

(25) Lorsque le véhicule est muni d'un sac gonflable à une place assise désignée extérieure avant, une ou plusieurs étiquettes doivent être apposées de façon permanente sur le pare-soleil de ces places assises désignées ou en évidence à un endroit adjacent au pare-soleil et elles doivent indiquer, dans les deux langues officielles, en lettres d'au moins 6 points de hauteur, les avertissements suivants :

a) dans le cas d'une place assise désignée extérieure avant droite qui est équipée d'un sac gonflable qui peut être désactivé au moyen d'un interrupteur manuel :

(i) un avertissement de ne pas installer un ensemble de retenue pour bébé ou un ensemble de retenue pour enfant orienté vers l'arrière, à cette place assise désignée, à moins que le sac gonflable ne soit désactivé,

(ii) un avertissement au sujet de la sécurité des enfants à proximité d'un sac gonflable;

b) dans tout autre cas, un avertissement au sujet de la sécurité des enfants à proximité d'un sac gonflable.

*Disposition transitoire*

(26) Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2015, les autobus, les camions, les motocyclettes à habitacle fermé, les véhicules de tourisme à usages multiples, les voitures de tourisme et les véhicules à trois roues peuvent être conformes aux exigences du présent article dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe.

**7. L'article 212 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**212.** (1) Les voitures de tourisme, à l'exception des véhicules de type à cabine avancée et des véhicules de type ouvert pourvus d'un pare-brise rabattable ou amovible, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 212 — Cadre de pare-brise* (DNT 212), avec ses modifications successives.

(2) Les véhicules de tourisme à usages multiples, autobus et camions d'un PNBV d'au plus 4 536 kg, à l'exception des fourgons à accès en position debout, des véhicules de type à cabine avancée et des véhicules de type ouvert pourvus d'un pare-brise rabattable ou amovible, doivent être conformes aux exigences du DNT 212, avec ses modifications successives.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 octobre 2017.

**8. L'article 219 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**219.** (1) Les voitures de tourisme, à l'exception des véhicules de type à cabine avancée et des véhicules de type ouvert pourvus d'un pare-brise rabattable ou amovible, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 219 — Pénétration de la zone du pare-brise* (DNT 219), avec ses modifications successives.

(2) Les véhicules de tourisme à usages multiples, autobus et camions d'un PNBV d'au plus 4 536 kg, à l'exception des fourgons à accès en position debout, des véhicules de type à cabine avancée et des véhicules de type ouvert pourvus d'un pare-brise rabattable ou amovible, doivent être conformes aux exigences du DNT 219, avec ses modifications successives.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 octobre 2017.

**COMING INTO FORCE**

**9. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue and objectives**

The objective of this amendment is to enhance vehicle safety and align Canadian regulatory requirements concerning occupant protection more closely with those of the United States.

Section 208 of Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, hereafter referred to as Canadian safety standard 208, *Occupant Protection in Frontal Impacts*, has been updated to improve safety and align more closely with the corresponding safety standard in the United States. In addition, the exceptions for disabled persons in Canadian safety standard 208 have been updated to account for various types of disabilities. Canadian safety standards 203, 204, 212 and 219 have also been updated to more closely align with the U.S. standards. Finally, the provisions regarding the owner's manual itself have been clarified.

Canada's policy to pursue harmonized motor vehicle regulations has reduced trade barriers within North America. It assists the Government in achieving the mutual goals of the three North American Free Trade Agreement (NAFTA) nations, which include encouraging compatibility of regulations and eliminating redundant testing. On February 4, 2011, the President of the United States and the Prime Minister of Canada directed the creation of a joint United States–Canada Regulatory Cooperation Council, which commits both countries to finding ways to reduce and prevent regulatory barriers to cross-border trade. Canadian safety standard 208, *Occupant Protection in Frontal Impacts*, has been identified as a high priority file by the automotive industry under this Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council.

**Description and rationale****Canadian safety standard 208, *Occupant Restraint Systems in Frontal Impact***

On May 12, 2000, the U.S. Department of Transportation published a final rule<sup>1</sup> that made several fundamental changes to its occupant protection requirements. The intent of the final rule was to improve frontal impact protection for both belted and unbelted motorists, as well as to reduce the risk of air bag-induced injury to small women, older occupants, children and those who are out of position at the moment of deployment. The final rule included the introduction of additional dynamic tests using a female crash test dummy, neck injury criteria, improved head protection, lower chest deflection limits and a series of out-of-position static tests.

<sup>1</sup> United States Federal Register: Rules and Regulations; *Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Crash Protection*, Vol. 65, No. 93, May 12, 2000; p. 30680 (final rule).

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**9. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.**

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

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

**Question et objectifs**

L'objectif de cette modification est de renforcer la sécurité des véhicules et d'harmoniser les exigences réglementaires canadiennes en matière de protection des occupants de plus près avec celles des États-Unis.

L'article 208 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, ci-après la norme de sécurité canadienne 208, *Protection des occupants en cas de collision frontale*, a été mise à jour afin d'améliorer la sécurité et d'assurer une harmonisation plus étroite avec la norme de sécurité correspondante aux États-Unis. En outre, les exceptions qui s'appliquent aux personnes handicapées dans la norme de sécurité canadienne 208 ont été mises à jour pour tenir compte de divers types de handicaps. Les normes de sécurité canadiennes 203, 204, 212 et 219 ont également été mises à jour afin de cadrer de plus près avec les normes des États-Unis. Enfin, les dispositions relatives au manuel de l'utilisateur ont été précisées.

La politique du Canada en vue d'harmoniser la réglementation des véhicules automobiles a réduit les obstacles au commerce en Amérique du Nord. Elle aide le gouvernement à atteindre les objectifs mutuels des trois pays qui ont signé l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), comme encourager la compatibilité des règlements et éliminer des essais superflus. Le 4 février 2011, le Président des États-Unis, et le Premier ministre du Canada ont décidé de créer d'un conseil de coopération États-Unis–Canada en matière de réglementation, qui engage les deux pays à trouver des moyens de réduire et de prévenir les obstacles de nature réglementaire au commerce transfrontalier. La norme de sécurité canadienne 208, *Protection des occupants en cas de collision frontale*, a été identifiée en tant que dossier de priorité élevée par l'industrie automobile en vertu du présent conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

**Description et justification****Norme de sécurité 208, *Systèmes de retenue des occupants en cas de collision frontale***

Le 12 mai 2000, le Department of Transportation [ministère des Transports] des États-Unis a publié une règle finale<sup>1</sup> qui apporte plusieurs changements fondamentaux à ses exigences en matière de protection des occupants. L'objet de la règle finale était d'améliorer la protection des automobilistes attachés et non attachés en cas de collision frontale et de réduire les risques de blessures causées par les sacs gonflables aux femmes de petite taille, aux occupants plus âgés, aux enfants et à ceux et celles qui sont hors de position au moment du déploiement des sacs. La règle finale prévoyait l'adoption d'essais dynamiques supplémentaires au moyen

<sup>1</sup> United States Federal Register: Rules and Regulations; *Federal Motor Vehicle Safety Standards; Occupant Crash Protection*, vol. 65, n° 93, 12 mai 2000; p. 30680 (règle finale).

In order to improve safety and maintain regulatory alignment with the United States, Canadian safety standard 208 has been updated and incorporates by reference a partial reproduction of the United States Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 208 by way of *Technical Standards Document No. 208*. This amendment includes the following updates:

- Adopting combined lap and shoulder seat belts at the inboard rear position of vehicles under 4 536 kg gross vehicle weight rating (GVWR);
- Modifying the 50th percentile male rigid barrier crash by
  - increasing the test speed from 48 km/h to 56 km/h,
  - adopting neck injury criteria, and
  - eliminating the head acceleration requirement;
- Adopting the 5th percentile female rigid barrier and offset deformable barrier requirements and test procedures; and
- Adopting the out-of-position driver and passenger requirements and test procedures.

While most of the Canadian safety standard 208 is now aligned with the U.S. standard, areas that remain unique to Canada include

- no requirement for unbelted crash testing;
- no chest acceleration requirement; and
- unique barrier chest deflection limits for all vehicles up to 3 856 kg GVWR:
  - 55 mm for the 50th percentile male (63 mm in the United States), and
  - 45 mm for the 5th percentile female (52 mm in the United States).

These changes are further described below.

#### Seat belts

This amendment replaces the preceding text in the seat belt provisions of Canadian safety standard 208 with new regulatory text so that seat belt requirements are more clearly presented. In addition, other changes, which are summarized below, are necessary to improve safety and align regulatory requirements with those of the United States.

The previous Canadian safety standard 208 required that a Type 2 seat belt (combined lap and shoulder belt) be installed in all forward-facing front and rear outboard seating positions and allowed a Type 1 seat belt (lap belt only) to be installed at the inboard (centre) rear positions in vehicles with a GVWR under 4 536 kg. In 1999, the National Highway Traffic Safety Administration in the United States published a report<sup>2</sup> that reviewed the fatality risk of rear seat occupants. The report concluded that a Type 2 seat belt significantly improved protection of rear seat

d'un dispositif anthropomorphe d'essai du sexe féminin pour les essais de collision, de critères sur les blessures au cou, d'une amélioration de la protection de la tête, d'un abaissement des limites de déplacement de la partie supérieure du thorax et d'une série d'essais statiques hors de position.

Pour améliorer la sécurité et assurer l'harmonisation de la réglementation avec celle des États-Unis, la norme de sécurité canadienne 208 a été mise à jour et incorpore par renvoi une reproduction partielle du règlement sur la sécurité des véhicules automobiles des États-Unis n° 208 par l'intermédiaire du *Document de normes techniques n° 208*. Cette modification inclut les mises à jour suivantes :

- installer des ceintures sous-abdominales et des ceintures-baudriers combinées à la place assise désignée intérieure arrière des véhicules ayant un poids nominal brut du véhicule (PNBV) inférieur à 4 536 kg;
- modifier la collision avec une barrière fixe pour le 50<sup>e</sup> percentile du sexe masculin :
  - en augmentant la vitesse de l'essai de 48 à 56 km/h,
  - en adoptant des critères sur les blessures au cou,
  - en éliminant l'exigence d'accélération de la tête;
- adopter les exigences d'une barrière fixe pour le 5<sup>e</sup> percentile du sexe féminin et d'une barrière déformable décentrée et les procédures d'essai qui vont de pair;
- adopter les exigences et les procédures d'essai avec un conducteur et un passager hors de position.

Alors que la majeure partie de la norme de sécurité canadienne 208 est maintenant harmonisée avec la norme des États-Unis, parmi les éléments qui restent propres au Canada, mentionnons :

- aucune exigence pour les essais de collision sans port de la ceinture;
- aucune exigence sur l'accélération du thorax;
- des limites uniques de déplacement du thorax avec une barrière pour tous les véhicules ayant un PNBV d'au plus 3 856 kg :
  - 55 mm pour le 50<sup>e</sup> percentile du sexe masculin (63 mm aux États-Unis),
  - 45 mm pour le 5<sup>e</sup> percentile du sexe féminin (52 mm aux États-Unis).

Ces changements sont décrits plus en détail ci-après.

#### Ceintures de sécurité

Cette modification remplace le texte précédent dans les dispositions sur les ceintures de sécurité de la norme de sécurité canadienne 208 par un nouveau texte réglementaire de manière à présenter plus clairement les exigences relatives aux ceintures de sécurité. De plus, d'autres changements qui sont résumés ci-après sont nécessaires si l'on veut améliorer la sécurité et harmoniser les exigences réglementaires avec celles des États-Unis.

La norme de sécurité canadienne 208 précédente exigeait l'installation d'une ceinture de sécurité de type 2 (ceinture sous-abdominale et ceinture-baudrier combinée) à toutes les places assises désignées extérieures avant et arrière orientées vers l'avant et autorisait l'installation d'une ceinture de sécurité de type 1 (ceinture sous-abdominale seulement) aux places arrière désignées intérieures (au milieu) dans les véhicules ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg. En 1999, la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis a publié un rapport<sup>2</sup> qui examinait les risques

<sup>2</sup> "Effectiveness of Lap/Shoulder Belts in the Back Outboard Seating Positions," DOT HS 808 945, NHTSA Technical Report, June 1999.

<sup>2</sup> « Effectiveness of Lap/Shoulder Belts in the Back Outboard Seating Positions », DOT HS 808 945, Rapport technique de la NHTSA, juin 1999.

occupants over the use of a Type 1 seat belt. Seat belts in modern vehicles are also designed to protect a wide range of occupants but are not optimized to fit small children. Child booster seats are designed for use with Type 2 seat belts. To enhance safety and to ensure that booster seats can be properly used in all rear seating positions, this amendment aligns Canada with the United States and requires all passenger cars, multi-purpose passenger vehicles and trucks with a GVWR of 4 536 kg or less to be fitted with Type 2 seat belts at all rear forward or rearward facing designated seating positions.

In addition, walk-in vans with a GVWR of 4 536 kg or less previously had the option of installing a Type 1 or a Type 2 seat belt in the driver's position. Transport Canada has consulted the association which represents the truck manufacturers and they verified that all new walk-in vans of this size are built with Type 2 seat belts. This amendment eliminates the Type 1 seat belt option in the driver's position for walk-in vans with a GVWR under 4 536 kg.

In most instances, Canadian safety standard 208 requires non-detachable seat belts; however, consumer demand for improved cargo capacity by the use of foldable seats has resulted in the need for detachable seat belts. These detachable seat belts, which offer convenience while maintaining safety, come in two configurations. The first configuration allows the shoulder belt to be detached while the lap belt remains operational. The second configuration requires the seat belt to detach at an anchorage point and renders the seat belt inoperable. This amendment allows a detachable seat belt in a rear seating position in several seat designs including the interior position of a folding seat, at a removable seat, and at a seat adjacent to an aisle way. All these situations allow for a seat belt that is detachable at an anchorage point. Only in instances where a seat can be adjusted to face multiple directions (swivel seat) is a detachable shoulder belt permitted.

#### Collision testing

Vehicles offered for sale in Canada have been tested in 48 km/h collisions with rigid barriers which assessed injuries to occupants using crash test dummies that represented the height and weight of a 50th percentile adult male occupant. This amendment modifies the crash test requirements using the 50th percentile adult male crash test dummies, and adopts collision tests using 5th percentile adult female crash test dummies.

#### *50th percentile adult male barrier testing*

The United States' final rule published in 2000 increased the test speed of the full frontal rigid barrier tests from 48 km/h to 56 km/h. This change resulted in a different test speed between the Canadian

de décès des occupants des sièges arrière. Ce rapport indiquait qu'une ceinture de sécurité de type 2 améliorerait très nettement la protection des occupants de la banquette arrière par rapport à l'utilisation d'une ceinture de sécurité de type 1. Les ceintures de sécurité dans les véhicules modernes sont également conçues de manière à protéger tout un éventail d'occupants, mais elles ne sont pas optimisées pour les enfants de petite taille. Les sièges d'appoint pour enfants sont conçus pour être utilisés avec des ceintures de sécurité de type 2. Pour améliorer la sécurité et faire en sorte que les sièges d'appoint soient correctement utilisés à toutes les places assises arrière, cette modification est harmonisée avec celle des États-Unis et précise que toutes les voitures de tourisme, les voitures de tourisme à usages multiples et les camions ayant un PNBV égal ou inférieur à 4 536 kg doivent être équipés de ceintures de sécurité de type 2 à toutes les places assises désignées à l'arrière qui font face ou dos à la route.

En outre, les fourgons à accès en position debout ayant un PNBV égal ou inférieur à 4 536 kg avaient précédemment le choix d'être équipés d'une ceinture de sécurité de type 1 ou de type 2 à la place du conducteur. Transports Canada a consulté l'association qui représente les fabricants de camions et s'est assuré que tous les fourgons neufs à accès en position debout de cette taille étaient munis de ceintures de sécurité de type 2. Cette modification supprime l'option d'une ceinture de sécurité de type 1 à la place du conducteur pour les fourgons à accès en position debout ayant un PNBV inférieur à 4 536 kg.

Dans la plupart des cas, la norme de sécurité canadienne 208 exige des ceintures de sécurité non-amovibles, mais la demande des consommateurs d'une augmentation de l'espace de chargement grâce à l'utilisation de sièges repliables a entraîné le besoin de ceintures de sécurité détachables. Ces ceintures détachables, qui présentent un caractère pratique tout en préservant la sécurité, peuvent revêtir deux configurations. La première permet de détacher la ceinture-baudrier pendant que la ceinture sous-abdominale reste opérationnelle. La deuxième exige que la ceinture de sécurité soit détachable à un point d'ancrage, ce qui rend la ceinture inopérable. Cette modification autorise la présence de ceintures de sécurité détachables aux places assises arrière dans plusieurs modèles de sièges, notamment à la place intérieure d'un siège repliable, à un siège amovible et à un siège donnant sur une allée centrale. Toutes ces situations permettent de détacher une ceinture de sécurité à un point d'ancrage. Dans les cas où un siège peut être réglé dans des sens multiples (siège pivotant), une ceinture-baudrier détachable serait autorisée.

#### Essais de collision

Les véhicules en vente au Canada ont été soumis aux essais de collisions avec des barrières fixes à une vitesse de 48 km/h qui évalue les blessures subies par les occupants au moyen de dispositifs anthropomorphes d'essai représentant la taille et le poids du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin. Cette modification apporte un changement aux exigences relatives aux essais de collision au moyen de dispositifs anthropomorphes d'essai représentant la taille et le poids du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin, et adopte les essais de collision au moyen de dispositifs anthropomorphes d'essai représentant la taille et le poids du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin.

#### *Essai contre une barrière avec le 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin*

En vertu de la règle finale de 2000 des États-Unis, la vitesse réglementaire des essais contre une barrière fixe en cas de collision frontale a été portée de 48 km/h à 56 km/h. Ce changement a

and U.S. regulations. The automobile industry requested that Transport Canada increase the regulatory test speed to match the U.S. requirement as they desire to test vehicles destined for sale in Canada and the United States at one common test speed. This amendment aligns Canada with the United States by adopting the full frontal rigid barrier test speed of 56 km/h.

The previous Canadian standard had a 50 mm requirement for chest deflection applied to vehicles with a GVWR of 2 722 kg or less. For vehicles with a GVWR between 2 722 kg and 3 856 kg, the previous Canadian standard was 60 mm. The U.S. standard for chest deflection in rigid barrier testing is 63 mm for all vehicles having a GVWR of 3 856 kg or less. Transport Canada has considered harmonizing the 50th percentile male chest deflection requirements with those of the United States; however, there could be a resulting negative safety consequence as vehicles with less chest protection could be sold in Canada. Considering the speed change from 48 km/h to 56 km/h, this amendment modifies the allowable chest deflection for the 50th percentile adult male to 55 mm for all vehicles with a GVWR of 3 856 kg or less.

Research<sup>3</sup> and accident investigations have shown that air bags in conjunction with seat belts provide improved protection to occupants compared to seat belts alone. When Canadian safety standard 208 was last amended in 1998, not all vehicles had frontal air bags installed in the driver and passenger position. As a result, the regulations included the option of head injury requirements for vehicles with air bags or a head acceleration requirement for vehicles without airbags. Today, all new vehicles are equipped with frontal air bags, and thus this amendment eliminates the option of satisfying the frontal crash protection requirements by meeting a head acceleration requirement.

In the United States' final rule, the most significant change to the injury evaluation criteria was the introduction of the neck injury formula known as "Nij," which consists of a set of seven inter-related components that evaluate tension, compression, flexion and extension of the neck. This measure monitors the combined loading of the neck by the inflating air bag. This amendment adopts the same neck injury formula and related components as those of the United States.

#### *5th percentile female barrier testing*

In Canada, only the 50th percentile adult male crash test dummy was used in the driver and front passenger positions in full frontal rigid barrier tests. A 5th percentile adult female crash test dummy represents smaller adults and older adults who have a lower injury tolerance. This amendment aligns Canada with the United States and requires additional crash tests with the 5th percentile adult

entraîné une vitesse d'essai différente entre les règlements du Canada et des États-Unis. L'industrie automobile a demandé à Transports Canada d'augmenter la vitesse réglementaire pour qu'elle concorde avec l'exigence états-unienne, car elle souhaite tester les véhicules qui sont destinés à être mis en vente au Canada et aux États-Unis selon une vitesse d'essai commune. Cette modification a pour effet d'harmoniser la réglementation canadienne avec celle des États-Unis en adoptant la vitesse d'essai contre une barrière fixe en cas de collision frontale à 56 km/h.

La norme canadienne précédente de 50 mm pour le déplacement de la cage thoracique s'appliquait aux véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 2 722 kg. Pour les véhicules ayant un PNBV entre 2 722 et 3 856 kg, la norme canadienne précédente était de 60 mm. La norme états-unienne pour le déplacement de la cage thoracique dans un essai contre une barrière fixe est de 63 mm pour tous les véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 3 856 kg. Transports Canada a songé à harmoniser les exigences de déplacement de la cage thoracique du 50<sup>e</sup> percentile du sexe masculin avec celles des États-Unis, mais cela risque d'avoir des conséquences néfastes sur la sécurité, car des véhicules offrant une moindre protection de la cage thoracique risquent d'être vendus au Canada. Considérant le relèvement de la vitesse de 48 km/h à 56 km/h, cette modification fait passer à 55 mm le déplacement autorisé du thorax pour le 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin pour tous les véhicules ayant un PNBV égal ou inférieur à 3 856 kg.

Des recherches<sup>3</sup> et des enquêtes sur les accidents ont révélé que les sacs gonflables utilisés parallèlement aux ceintures de sécurité améliorent la protection des occupants en comparaison à une ceinture de sécurité seulement. Lorsque la norme de sécurité canadienne 208 a été modifiée pour la dernière fois en 1998, tous les véhicules n'étaient pas équipés de sacs gonflables à l'avant à la place du conducteur et du passager. En conséquence, le règlement inclut la possibilité de satisfaire aux exigences relatives aux blessures à la tête pour les véhicules munis de sac gonflables ou à l'exigence relative à l'accélération résultante de la tête pour les véhicules sans sacs gonflables. De nos jours, tous les véhicules neufs sont équipés de sacs gonflables à l'avant. Cette modification supprime donc la possibilité de satisfaire aux exigences de protection en cas de collision frontale, en respectant l'exigence relative à l'accélération résultante de la tête.

Dans la règle finale des États-Unis, le changement le plus significatif apporté au critère d'évaluation des blessures a été l'adoption de la formule de blessure au cou appelée « Nij », qui prévoit un ensemble de sept éléments interdépendants qui évaluent la tension, la compression, la flexion et l'extension du cou. Cette mesure surveille la charge combinée de la nuque par le déploiement d'un sac gonflable. Cette modification adopte la même formule de blessure au cou, et les éléments qui s'y rattachent, que celle des États-Unis.

#### *Essai contre une barrière fixe pour le 5<sup>e</sup> percentile du sexe féminin*

Au Canada, seul le dispositif anthropomorphe d'essai de collision du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin était utilisé aux places avant du conducteur et du passager lors des essais contre une barrière fixe en cas de collision frontale. Un dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin représente des adultes de plus petite taille et des adultes plus âgés, qui

<sup>3</sup> Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, *Evaluation of the Effectiveness of Air Bags and Seat Belts*, Transport Canada, 2001, TP13187.

<sup>3</sup> Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, *Évaluation de l'efficacité des sacs gonflables et des ceintures de sécurité*, Transports Canada, 2001, TP13187.

female dummy in the driver and front passenger position for the full frontal rigid barrier tests.

In an offset frontal collision involving two vehicles, only a portion of the involved vehicles' front structure is engaged. Due to the crushing of the two vehicle structures, the actual collision event has a different time history than a full frontal rigid barrier event. Air bags must be designed to perform in both types of collisions. This amendment aligns Canada with the United States and adopts the same dynamic test requirement in an offset deformable barrier test using a 5th percentile adult female crash test dummy in the driver and front passenger position.

The 5th percentile adult female dummy, from previous research, has a scaled factor of 0.817<sup>4</sup> from the 50th percentile adult male dummy to calculate the appropriate chest deflection limit. Using this scaling factor, a 45 mm chest deflection limit for the 5th percentile adult female dummy barrier tests is adopted, rather than the 52 mm limit used in the United States.

#### *Chest deflection limits*

In 2010, Transport Canada reviewed the chest deflection limits for the full frontal rigid barrier tests in this amendment. It was concluded that the combination of 55 mm limit for the 50th percentile adult male and 45 mm limit for the 5th percentile adult female would produce a slight improvement in chest protection as compared to the previous Canadian regulation.

The U.S. government has a New Car Assessment Program (NCAP) which crash tests vehicles for consumer rating purposes. Part of this program includes crash testing cars at 56 km/h into a rigid barrier and uses the same test procedures that are found in this amendment. Up to the 2010 model year, vehicles were tested with a 50th percentile adult male crash test dummy in the driver and front passenger position. As of the 2011 model year, vehicles are tested with a 50th percentile adult male in the driver position and a 5th percentile adult female crash test dummy in the front passenger position.

While there may be some regulatory and vehicle option differences between Canada and the United States, vehicles that are sold both in Canada and the United States would usually have similar, if not the same, frontal crash protection systems. Under this assumption, vehicle models sold in Canada if tested under the NCAP would likely achieve very similar results for chest deflection limits in a frontal crash test. A review of the NCAP data from the 2007

ont une moindre tolérance à l'égard des blessures. Cette modification a pour effet d'harmoniser la norme canadienne avec celle des États-Unis et d'exiger des essais de collision supplémentaires avec le dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin aux places avant du conducteur et du passager pour les essais de collision frontale avec une barrière fixe.

Dans une collision frontale décentrée impliquant deux véhicules, seule une partie de la structure avant des véhicules impliqués est endommagée. À cause de l'écrasement des structures des deux véhicules, la collision a un historique différent de celui d'une collision frontale contre une barrière fixe. Les sacs gonflables doivent être conçus pour se déployer dans les deux types de collisions. Cette modification a pour effet d'harmoniser la norme canadienne avec celle des États-Unis et d'adopter la même exigence d'un essai dynamique dans un essai de collision décalé avec une barrière déformable en utilisant un dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin aux places avant du conducteur et du passager.

Le dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin, d'après les recherches déjà effectuées, a un facteur d'échelle de 0,817<sup>4</sup> par rapport à un dispositif anthropomorphe d'essai du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin pour calculer la limite de déplacement appropriée du thorax. À l'aide de ce facteur d'échelle, une limite de déplacement du thorax de 45 mm pour les essais avec le dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin contre une barrière fixe est adoptée, plutôt que la limite de 52 mm utilisée aux États-Unis.

#### *Limites de déplacement du thorax*

En 2010, Transports Canada a examiné les limites de déplacement du thorax pour les essais contre une barrière fixe en cas de collision frontale dans cette modification. Il en a déduit que la combinaison d'une limite de 55 mm pour le 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin et la limite de 45 mm pour le 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin aboutirait à une légère amélioration de la protection du thorax par rapport à la réglementation canadienne précédente.

Le gouvernement des États-Unis compte un nouveau programme d'évaluation des véhicules (NCAP) en vertu duquel il soumet des véhicules à des essais de collision pour les évaluer à l'intention des consommateurs. Ce programme consiste en partie à soumettre des véhicules à des essais de collision à une vitesse de 56 km/h contre une barrière fixe, et il utilise les mêmes procédures d'essai que celles décrites dans cette modification. Jusqu'à l'année de modèle 2010, les véhicules étaient testés avec un mannequin d'essai du 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin aux places avant du conducteur et du passager. Depuis l'année de modèle 2011, on teste les véhicules avec un occupant adulte du 50<sup>e</sup> percentile du sexe masculin à la place du conducteur et un mannequin d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin à la place du passager avant.

Même s'il existe sans doute certaines divergences dans la réglementation et les options de modèle entre le Canada et les États-Unis, les véhicules vendus à la fois au Canada et aux États-Unis sont généralement équipés de systèmes de protection semblables contre les collisions frontales, même s'ils ne sont pas absolument identiques. En partant de cette hypothèse, les modèles vendus au Canada, si testés dans le cadre du NCAP, obtiendront sans doute

<sup>4</sup> Mertz, H. J., Prasad, P., and Irwin, A. L. (2003), Biomechanical and Scaling Bases for Frontal and Side Impact Injury Assessment Reference Values Proc., 47th Stapp Car Crash Conference, pp. 155–188. Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA.

<sup>4</sup> Mertz, H. J., Prasad, P. et Irwin, A. L. (2003), Biomechanical and Scaling Bases for Frontal and Side Impact Injury Assessment Reference Values Proc., 47th Stapp Car Crash Conference, p. 155-188. Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA.

model year forward, completed as of March 1, 2011, reveals the following:

des résultats très similaires au chapitre des limites du déplacement du thorax dans un essai de collision frontale. Un examen des données du NCAP relatives à l'année de modèle 2007 et aux années de modèles suivantes, réalisé en date du 1<sup>er</sup> mars 2011, révèle ce qui suit :

Vehicle Model Year	Number of Vehicles Tested	Driver			Passenger		
		Dummy	Maximum Chest Deflection in mm	Average Chest Deflection in mm	Dummy	Maximum Chest Deflection in mm	Average Chest Deflection in mm
2007–2010	130	50th male	39.4	27.9	50th male	44.2	26.2
2011	51	50th male	37.2	24.2	5th female	29.1	16.9

Année de modèle du véhicule	Nombre de véhicules testés	Conducteur			Passager		
		Dispositif anthropomorphe d'essai	Déplacement maximal du thorax en mm	Déplacement moyen du thorax en mm	Dispositif anthropomorphe d'essai	Déplacement maximal du thorax en mm	Déplacement moyen du thorax en mm
2007-2010	130	50 <sup>e</sup> du sexe masculin	39,4	27,9	50 <sup>e</sup> du sexe masculin	44,2	26,2
2011	51	50 <sup>e</sup> du sexe masculin	37,2	24,2	5 <sup>e</sup> du sexe féminin	29,1	16,9

This data suggests that the regulatory chest deflection limits of 55 mm for the 50th percentile adult male and 45 mm for the 5th percentile adult female were achievable for many vehicles already being sold. Transport Canada is currently unaware of any vehicle that would not meet the new chest deflection limits.

Ces données incitent à croire que les limites de déplacement du thorax de 55 mm pour le 50<sup>e</sup> percentile adulte du sexe masculin et de 45 mm pour le 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin étaient atteintes pour de nombreux véhicules déjà vendus. Transports Canada n'est actuellement pas informé de la présence de véhicules qui ne respecteraient pas les nouvelles limites de déplacement du thorax.

#### Out-of-position occupants

Transport Canada recommends that occupants be seated as far away from air bags as possible. However, it is necessary to ensure air bags are not overly aggressive when they initially deploy for rare instances where an occupant may be out of the recommended seated position. To reduce the risk of injury or death to occupants, this amendment aligns Canada with the United States and adopts all air bag test methods and injury criteria for out-of-position occupants.

#### Occupants hors de position

Transports Canada recommande que les occupants soient assis le plus loin possible des sacs gonflables. Toutefois, il est nécessaire de s'assurer que les sacs gonflables ne sont pas exagérément agressifs lorsqu'ils se déploient dans les rares cas où un occupant peut se trouver en dehors de la position assise recommandée. Pour réduire le risque de blessure ou de décès des occupants, cette modification aligne le Canada sur les États-Unis et adopte toutes les méthodes d'essai des sacs gonflables et les critères de blessure pour les occupants hors de position.

The out-of-position requirements consider 5th percentile female, infant, three-year-old and six-year-old crash test dummies in the front outboard passenger position. Requirements for the 5th percentile female crash test dummy also apply to the driver's position to reduce the risk of injury to a smaller driver who is seated too close to the steering wheel. Although Transport Canada does not recommend that children sit in the front seat of vehicles, this amendment adopts the out-of-position child requirements of the United States to provide protection to any occupant in the front passenger seat of a vehicle who is out of position at the time of collision.

Les exigences hors de position envisagent la présence d'un dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin, d'enfants en bas âge et d'enfants de trois et six ans à la place du passager avant. Les exigences relatives au dispositif anthropomorphe d'essai du 5<sup>e</sup> percentile adulte du sexe féminin s'appliquent également à la place du conducteur pour réduire les risques de blessure encourus par un conducteur de plus petite taille qui serait assis trop proche du volant. Même si Transports Canada déconseille aux enfants de s'asseoir à l'avant des véhicules, cette modification adopte les exigences des États-Unis quant aux enfants hors de position pour offrir la protection de tout occupant du siège avant du passager d'un véhicule qui se trouve hors de position au moment de la collision.

#### Persons with disabilities

The previous Canadian safety standard 208 had crash test exceptions for vehicles manufactured for operation by persons with disabilities. These exceptions were too restrictive, as they accounted only for drivers who used wheelchairs, and did not account for other disabilities. This amendment repeals the definition of "vehicle manufactured for operation by persons with disabilities" and creates a new definition for "disabled persons" in section 2 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

#### Personnes handicapées

La norme de sécurité canadienne 208 précédente prévoyait des exceptions aux essais de collision pour les véhicules construits pour être conduits par des personnes handicapées. Ces exemptions étaient trop restrictives, car elles tiennent compte que des conducteurs qui se déplacent en fauteuils roulants et ne tiennent pas compte d'autres handicaps. Cette modification abroge la définition de « véhicule fabriqué pour être conduit par une personne handicapée » et établit une nouvelle définition de « personne handicapée »

The amendment allows for a front driver or front passenger position that is intended for a disabled person to be exempted from the crash test requirements of Canadian safety standard 208, as long as the vehicle clearly displays a specified label stating that the position does not conform to the crash test requirements. The amendment also provides more flexibility in the types of seat belts, such as detachable or automatic seat belts, which could be installed for those positions.

### Section 18 — Owner's manual

Paragraph 5(1)(f) of the *Motor Vehicle Safety Act* authorizes regulations that require the dissemination, in the prescribed form and manner, of specified information relating to the operation of vehicles. The addition of section 18 to the *Motor Vehicle Safety Regulations* is intended to clarify that the form and manner of providing, to the first retail purchasers, information relating to the operation of the vehicle is by way of an owner's manual in written, optical or electronic form and that the provision of such information in an owner's manual for each vehicle is a regulatory requirement. In particular, section 18 requires that

- every vehicle must be provided with an owner's manual that contains the specified information relating to the operation of the vehicle;
- the owner's manual must be available in English and French; and
- if the owner's manual is not provided in paper copy, then the owner's manual shall be capable of being used in the vehicle occupant compartment with a device that is installed in, or accompanies the vehicle.

**Related Canadian safety standards: 203, *Driver Impact Protection and Steering Control System*; 204, *Steering Column Rearward Displacement*; 212, *Windshield Mounting*; 219, *Windshield Zone Intrusion***

Canadian safety standard 203 required a reference update due to the amendments to Canadian safety standard 208.

Canadian safety standard 204, *Steering Column Rearward Displacement*, states that in the prescribed frontal crash test, the steering column cannot displace more than 127 mm rearward. This test was developed prior to the introduction of the frontal crash test in Canadian safety standard 208. Transport Canada has reviewed the 204 regulatory requirements and is of the opinion that a vehicle cannot meet the crash test requirements of Canadian safety standard 208 if the steering column displaces more than 127 mm. To reduce the testing burden of manufacturers, the amendment exempts vehicles from meeting Canadian safety standard 204 if the dynamic requirements of Canadian safety standard 208 are met.

The previous versions of Canadian safety standards 204, *Steering Column Rearward Displacement*; 212, *Windshield Mounting*; and 219, *Windshield Zone Intrusion*, introduced common test requirements that referenced Test Method 208 to allow for verification of multiple regulations at one time, thus reducing the testing burden on manufacturers. After the amendments were in place, the Canadian Vehicle Manufacturers' Association raised concerns. The Association noted that standards 204, 212 and 219 do not require

à l'article 2 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

La modification permet de dispenser des exigences des essais de collision de la norme de sécurité canadienne 208 à la place assise désignée extérieure avant du conducteur ou du passager qui est prévue pour une personne handicapée, pourvu que le véhicule affiche un message clair précisant que la place assise n'est pas conforme aux exigences en matière de collision. La modification offre aussi une plus grande souplesse au chapitre des types de ceintures de sécurité, comme des ceintures de sécurité détachables ou automatiques, qui pourraient être installées à ces places.

### Article 18 — Manuel de l'utilisateur

L'alinéa 5(1)(f) de la *Loi sur la sécurité automobile* autorise un règlement qui exige la diffusion, selon les modalités réglementaires, de tous renseignements réglementaires relatifs au fonctionnement ou à l'utilisation du véhicule. L'ajout de l'article 18 au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* vise à préciser les modalités réglementaires régissant la fourniture, au premier usager, des renseignements relatifs au fonctionnement ou à l'utilisation du véhicule et des équipements. Plus particulièrement, l'article 18 exige :

- qu'un manuel de l'utilisateur qui renferme les renseignements réglementaires relatifs au fonctionnement ou à l'utilisation du véhicule soit fourni avec chaque véhicule;
- que le manuel de l'utilisateur doit être offert en français et en anglais;
- que, si le manuel de l'utilisateur n'est pas fourni sur copie papier, il doit alors être susceptible d'être utilisé dans l'habitacle du véhicule au moyen d'un dispositif installé dans le véhicule ou l'accompagnant.

**Normes connexes de sécurité canadiennes : 203 — *Protection du conducteur contre l'impact et système de commande de direction*, 204 — *Recul de la colonne de direction*, 212 — *Cadre de pare-brise*, 219 — *Pénétration de la zone du pare-brise***

La norme de sécurité canadienne 203 nécessite une mise à jour des références en raison des modifications à la norme de sécurité canadienne 208.

La norme de sécurité canadienne 204, *Recul de la colonne de direction*, précise que, dans l'essai de collision frontale prescrit, la colonne de direction ne doit pas se déplacer de plus de 127 mm vers l'arrière. Cet essai a été conçu avant l'adoption de l'essai de collision frontale dans la norme de sécurité canadienne 208. Transports Canada a examiné les exigences réglementaires de la norme 204 et est d'avis qu'un véhicule ne peut pas respecter les exigences de l'essai de collision de la norme de sécurité canadienne 208 si la colonne de direction se déplace de plus de 127 mm vers l'arrière. Pour alléger le fardeau des essais pour les constructeurs, la modification dispense les véhicules de respecter la norme de sécurité canadienne 204 sous réserve qu'ils respectent les exigences dynamiques de la norme de sécurité canadienne 208.

Les versions précédentes des normes de sécurité canadiennes 204, *Recul de la colonne de direction*; 212, *Cadre de pare-brise* et 219, *Pénétration de la zone du pare-brise*, ont été modifiées pour adopter des exigences d'essai communes qui se réfèrent à la méthode d'essai 208 pour permettre la vérification de multiples règlements à la fois, ce qui allège le fardeau des essais pour les constructeurs. Une fois ces modifications en vigueur, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules a fait part de ses



the use of instrumented anthropomorphic test devices; however, each standard references the loading procedures of Test Method 208, which requires the use of instrumented anthropomorphic test devices. To remedy this discrepancy, the amendment removes the reference to Test Method 208 in Canadian safety standards 204, 212 and 219 and aligns Canada with the United States by introducing technical standards documents for each of these safety standards.

### **Consultation**

The proposal for this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 11, 2012, followed by a 75-day comment period. Following the Part I publication, two letters with comments were received from stakeholders.

The Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) commented requesting clarification with respect to the documents or media that could be used to meet the owner's manual requirements of the new section 18. The requirement of this new section states that regulated information must be included in the owner's manual; however, section 18 does not require the document or media to be entitled "owner's manual." Therefore, any document or media that meets the requirements of section 18 would be considered an owner's manual, regardless of the title used by the manufacturer. As an example, a manufacturer would be permitted to install an owner's manual in the vehicle explaining the operation and functioning of the vehicle and then provide a supplemental information document with the mandated requirements of section 18. After further consultation, the industry has agreed that section 18 does not require any additional modifications to the proposal.

The CVMA commented that the seat belt requirements of Canadian safety standard 208 would not be in harmony with the United States for the types of retractors allowable in vehicles over 4 536 kg GVWR. After a review of this issue, the proposed regulations have been modified to accommodate the CVMA proposal.

A concern was also raised by the CVMA regarding the option allowed in the proposed Regulations for vehicles to be fitted with a manual air bag deactivation switch for the front passenger seat. This option is allowed for vehicles having only one row of seats, such as a truck or sports car with no rear seating positions, or vehicles with very small rear seats. While this was permitted previously in Canada and the United States, the U.S. regulation will not allow this option after September 1, 2012. The CVMA was concerned that this difference could prevent a vehicle purchased in Canada with this option from being exported to the United States at a later date. This option existed in the previous Regulations, and provides flexibility to manufacturers in those cases where a user may want to place a child restraint in a vehicle having small or no rear seating positions. Transport Canada is not aware of any concerns with this option for Canadian vehicles currently in operation; thus no changes have been made to this amendment.

préoccupations. L'Association a observé que les normes 204, 212 et 219 n'exigent pas l'utilisation d'un dispositif anthropomorphe d'essai appareillé. Toutefois, chaque norme fait référence aux procédures de charge de la méthode d'essai 208, laquelle exige l'utilisation d'un dispositif anthropomorphe d'essai munis d'instruments. Pour remédier à cette incompatibilité, le projet de règlement retire la référence à la méthode d'essai 208 dans les normes de sécurité canadiennes 204, 212 et 219, ce qui fait en sorte de les harmoniser avec celles des États-Unis grâce à l'adoption de documents de normes techniques pour chacune de ces normes de sécurité.

### **Consultation**

Le projet de règlement a été publié à la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 février 2012, et a été suivi d'une période de commentaires de 75 jours. À la suite de sa publication dans la Partie I, deux lettres avec des commentaires ont été reçues de la part des intervenants.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV) a demandé des précisions à l'égard des documents ou autres supports qui pourraient être utilisés pour satisfaire aux exigences du nouvel article 18 relativement au manuel de l'utilisateur. Cet article stipule que les informations réglementées doivent être incluses dans le manuel de l'utilisateur, cependant, l'article 18 n'exige pas que le document sur papier ou sur un autre support soit intitulé « manuel de l'utilisateur ». Par conséquent, tout document sur papier ou sur un autre support qui répond aux exigences de l'article 18 serait considéré comme un manuel du propriétaire, quel que soit le titre utilisé par le fabricant. À titre d'exemple, un fabricant serait autorisé à installer un manuel de l'utilisateur dans le véhicule pour expliquer le fonctionnement du véhicule, et ensuite fournir un document d'information supplémentaire avec les exigences mandatées de l'article 18. Après de nouvelles consultations auprès de l'industrie, il a été convenu que l'article 18 ne nécessite pas de modification supplémentaire de la proposition.

L'ACCV a fait remarquer que les exigences relatives aux ceintures de sécurité de la norme de sécurité canadienne 208 ne seraient pas en harmonie avec celle des États-Unis pour les types de rétracteurs admissibles dans les véhicules ayant un PNBV de plus de 4 536 kg. Après un examen de cette question, le projet de règlement a été changé pour inclure la suggestion de l'ACCV.

Une préoccupation a également été soulevée par l'ACCV en ce qui a trait au choix offert dans le projet de règlement permettant aux véhicules d'être équipés d'un interrupteur manuel de désactivation des coussins gonflables pour le siège avant du passager. Cette option est autorisée pour les véhicules ayant une seule rangée de sièges, comme un camion ou une voiture de sport n'ayant pas de places arrière, ou des véhicules avec des sièges arrière très petits. Bien que cela ait été autorisé antérieurement au Canada et aux États-Unis, la réglementation américaine ne permettra plus cette option après le 1<sup>er</sup> septembre 2012. L'ACCV était inquiète que cette différence pourrait empêcher un véhicule acheté au Canada avec cette option d'être exporté vers les États-Unis à une date ultérieure. Cette possibilité existait déjà dans les règlements antérieurs, et offre une flexibilité aux fabricants dans les cas où un utilisateur voudrait placer un ensemble de retenue pour enfants dans un véhicule ayant seulement de petites places arrière ou aucune place arrière. Transports Canada n'est pas au courant de préoccupations en lien avec cette option pour les véhicules canadiens actuellement en service, donc aucun changement n'a été apporté à cette modification.

Finally, the CVMA noted some minor concerns with the proposed *Technical Standards Document No. 208*. These concerns have been addressed in the final published version of the *Technical Standards Document No. 208*.

The Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC) requested that the proposed effective date of September 1, 2014, for Canadian safety standard 208 be modified to September 1, 2016. Transport Canada reviewed this request and decided to provide some additional time for manufacturers to prepare for the introduction, and thus the effective date for Canadian safety standard 208 has been modified to September 1, 2015.

Finally, the AIAMC noted that the driver's side air bag warning label for the sun visor was inadvertently omitted from the proposed Regulations. This omission has been corrected, and ensures that the necessary air bag warnings are visible to the driver.

McMillan LLP commented that the proposed regulations would now require three-wheeled vehicles to comply with Canadian safety standards 212 and 219 even though the existing Regulations exempt three-wheeled vehicles from these standards. This modification was due to a misunderstanding. As a result, a modification was made to the proposed Regulations to continue allowing three-wheeled vehicles to be exempt from the requirements of Canadian safety standards 212 and 219.

#### **Implementation, enforcement and service standards**

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products conform to the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. Transport Canada monitors self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a Notice of Defect to the owners and to the Minister of Transport. Any person or company who contravenes a provision of the *Motor Vehicle Safety Act* is guilty of an offence, and liable to the applicable penalty set out in the Act.

All the amendments come into effect upon publication in the *Canada Gazette*, Part II. However, until September 1, 2015, motor vehicle manufacturers are allowed to comply with either the new requirements for Canadian safety standard 208 (pertaining to *Occupant Protection in Frontal Impacts*) or the previous requirements of that standard.

#### **Contact**

Anthony Jaz  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
275 Slater Street, 16th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: anthony.jaz@tc.gc.ca

Enfin, l'ACCV a soulevé quelques préoccupations mineures concernant le projet de *Document de normes techniques n° 208*. Ces préoccupations ont été abordées dans la version finale publiée du *Document de normes techniques n° 208*.

L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC) a demandé que la date proposée du 1<sup>er</sup> septembre 2014 pour l'entrée en vigueur de la norme de sécurité canadienne 208 soit reportée au 1<sup>er</sup> septembre 2016. Transports Canada a examiné cette demande et a décidé d'accorder un certain temps supplémentaire aux fabricants afin de se préparer à son introduction et donc la date de l'entrée en vigueur de la norme de sécurité canadienne 208 a été reportée au 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Enfin, l'AIAMC a noté qu'une disposition concernant l'étiquette de mise en garde des sacs gonflables latéraux sur le pare-soleil du conducteur a été omise involontairement du projet de règlement. Cette omission a été corrigée, et une disposition s'assure que les mises en garde nécessaires des sacs gonflables sont maintenant visibles au conducteur.

McMillan LLP a fait observer que le projet de règlement exigerait désormais que les véhicules à trois roues se conforment aux normes canadiennes de sécurité 212 et 219, même si le règlement actuel exempte les véhicules à trois roues de se conformer à ces normes. Cette modification est due à un malentendu. En conséquence, une modification a été apportée au projet de règlement afin de permettre aux véhicules à trois roues de continuer d'être exemptés de satisfaire aux exigences des normes de sécurité canadiennes 212 et 219.

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

Il incombe aux fabricants automobiles et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent les exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai les véhicules obtenus sur le marché libre. En outre, lorsqu'un défaut est détecté dans un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit faire parvenir un avis de défaut aux propriétaires et au ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* est coupable d'une infraction et est passible de la pénalité applicable énoncée dans la Loi.

Toutes les modifications entrent en vigueur dès leur publication à la Partie II de la *Gazette du Canada*. Toutefois, jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2015, les fabricants automobiles sont autorisés à se conformer soit aux nouvelles exigences de la norme de sécurité canadienne 208 (se rapportant à la protection des occupants lors de collisions frontales) ou aux exigences précédentes de cette norme.

#### **Personne-ressource**

Anthony Jaz  
Ingénieur principal d'élaboration des règlements  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
275, rue Slater, 16<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : anthony.jaz@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2013-10 January 31, 2013

CANADA NATIONAL PARKS ACT

## Regulations Amending the National Parks of Canada Aircraft Access Regulations

P.C. 2013-19 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 16(1)(x) of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the National Parks of Canada Aircraft Access Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE NATIONAL PARKS OF CANADA AIRCRAFT ACCESS REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Section 1 of the *National Parks of Canada Aircraft Access Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“diversion” means a forced or precautionary landing to address or avert an imminent or potential threat to the safety of a pilot, a passenger or a person on the ground if the pilot cannot return safely to the take-off point and if continuing to the planned destination is not feasible, including a landing because of

- (a) a medical emergency of the pilot or a passenger;
- (b) a mechanical or fuel problem that renders continued operation of the aircraft unsafe;
- (c) the minimum visual meteorological conditions for VFR flight, as set out in Part VI, Subpart 2, Division VI of the *Canadian Aviation Regulations*, not being met; or
- (d) the destination airstrip becoming unusable while the flight is in progress. (*déroutement*)

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 1.2:**

**1.3** These Regulations do not apply in respect of non-motorized paragliders or hang-gliders.

**3. Section 2 of the Regulations is replaced by the following:**

**2.** (1) Subject to section 5, it is prohibited for a person to conduct a take-off or landing of an aircraft in a park, other than in a park set out in column I of the schedule at a take-off and landing location set out in column II.

(2) It is prohibited for a person to conduct a take-off or landing of an aircraft in a park set out in any of items 1 to 9, 11 or 12, column I, of the schedule unless that person is the holder of a permit.

Enregistrement  
DORS/2013-10 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

## Règlement modifiant le Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada

C.P. 2013-19 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 16(1)(x) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ACCÈS PAR AÉRONEF AUX PARCS NATIONAUX DU CANADA

#### MODIFICATIONS

**1. L'article 1 du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« déroutement » S'entend de tout atterrissage forcé ou préventif visant à prévenir ou à contrer une menace imminente ou potentielle à la sécurité d'un pilote, d'un passager ou d'une personne au sol lorsque le pilote ne peut, en toute sécurité, retourner à son point de départ et ne peut continuer vers la destination initialement prévue, notamment un atterrissage en raison :

- a) d'une urgence médicale concernant le pilote ou un passager;
- b) d'un problème mécanique de l'appareil ou d'un problème relativement au carburant rendant le fonctionnement de l'aéronef non sécuritaire;
- c) de l'absence de conditions météorologiques de vol à vue minimales pour un vol VFR, prévues à la Partie VI, Sous-partie 2, Section VI du *Règlement de l'aviation canadien*;
- d) des conditions de la piste d'atterrissage de destination devenue inutilisable pendant le vol. (*diversion*)

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1.2, de ce qui suit :**

**1.3** Le présent règlement ne s'applique pas aux parapentes ou aux deltaplanes non motorisés.

**3. L'article 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**2.** (1) Sous réserve de l'article 5, il est interdit de faire décoller ou atterrir un aéronef dans un parc, à l'exception des parcs énumérés à la colonne I de l'annexe et des endroits de décollage et d'atterrissage indiqués à la colonne II.

(2) Il est interdit de faire décoller ou atterrir un aéronef dans les parcs figurant aux articles 1 à 9 et 11 et 12 de l'annexe, dans la colonne I, à moins d'être titulaire d'un permis.

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>1</sup> SOR/97-150; SOR/2004-299

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 32

<sup>1</sup> DORS/97-150; DORS/2004-299

(3) It is prohibited for a person to conduct a take-off or landing of an aircraft in the park set out in item 13, column I, of the schedule, other than

- (a) for non-commercial recreational purposes if the person is the holder of a permit; or
- (b) to land in the case of a diversion or other emergency situation.

(4) It is prohibited for a person to conduct a take-off or landing of an aircraft in the park set out in item 14, column I, of the schedule, other than to land in the case of a diversion or other emergency situation.

(5) In the case of a landing referred to in paragraph (3)(b) or subsection (4), the person must

- (a) notify the superintendent as soon as feasible after landing of
  - (i) the fact that they have landed at a take-off and landing location set out in item 13 or 14, column II, of the schedule, as the case may be, and
  - (ii) the nature of the diversion or other emergency situation; and
- (b) obtain the superintendent's authorization before take-off.

**4. The portion of section 5 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

5. The superintendent may authorize the use of a take-off and landing location in a park set out in any of items 1, 3 to 7 or 10, column I, of the schedule, other than a location set out in column II, if

**5. Item 6 of the schedule to the Regulations is amended by adding, in column II, the following after paragraph (b):**

Column II	
Item	Take-off and Landing Location
6.	(c) South Nahanni River at latitude 62°01'35"N, longitude 127°19'35"W (d) Island Lake at latitude 62°20'50"N, longitude 128°11'00"W (e) Honeymoon Lake at latitude 62°21'15"N, longitude 128°13'50"W (f) Glacier Lake at latitude 62°05'00"N, longitude 127°34'00"W (g) Seaplane Lake at latitude 61°24'50"N, longitude 126°49'00"W

**6. The schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 12:**

Item	Column I Park	Column II Take-off and Landing Location
13.	Jasper National Park of Canada	Jasper airstrip at latitude 52°59'48"N, longitude 118°03'34"W
14.	Banff National Park of Canada	Banff airstrip at latitude 51°12'30"N, longitude 115°32'25"W

**COMING INTO FORCE**

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

(3) Il est interdit de faire décoller ou atterrir un aéronef dans le parc mentionné à l'article 13 de l'annexe, dans la colonne I, sauf :

- a) à des fins récréatives et non commerciales si le pilote est titulaire d'un permis;
- b) pour l'atterrissage, en cas de déroutement ou autres cas d'urgence.

(4) Il est interdit de faire décoller ou atterrir un aéronef dans le parc mentionné à l'article 14 de l'annexe, dans la colonne I, sauf pour l'atterrissage en cas de déroutement ou autre cas d'urgence.

(5) Dans le cas d'un atterrissage visé à l'alinéa (3)b) et au paragraphe (4), le pilote de l'aéronef :

- a) signale au directeur, dès que possible après l'atterrissage en cause :
  - (i) qu'il a atterri à un endroit de décollage et d'atterrissage, selon le cas, aux articles 13 ou 14 de l'annexe, dans la colonne II,
  - (ii) la nature de l'urgence ou du déroutement;
- b) obtient l'autorisation du directeur avant le décollage.

**4. Le passage de l'article 5 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

5. Le directeur peut, quant aux parcs figurant aux articles 1, 3 à 7 et 10 de l'annexe, dans la colonne I, autoriser l'utilisation d'un endroit de décollage et d'atterrissage non prévu à la colonne II si les conditions ci-après sont réunies :

**5. L'article 6 de l'annexe du même règlement est modifié par adjonction, dans la colonne II, après l'alinéa b), de ce qui suit :**

Colonne II	
Article	Endroit de décollage et d'atterrissage
6.	c) Rivière Nahanni-Sud, 62°01'35" de latitude N., 127°19'35" de longitude O. d) Lac Island, 62°20'50" de latitude N., 128°11'00" de longitude O. e) Lac Honeymoon, 62°21'15" de latitude N., 128°13'50" de longitude O. f) Lac Glacier, 62°05'00" de latitude N., 127°34'00" de longitude O. g) Lac Seaplane, 61°24'50" de latitude N., 126°49'00" de longitude O.

**6. L'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 12, de ce qui suit :**

Article	Colonne I Parc	Colonne II Endroit de décollage et d'atterrissage
13.	Parc national Jasper du Canada	Piste d'atterrissage de Jasper, 52°59'48" de latitude N., 118°03'34" de longitude O.
14.	Parc national Banff du Canada	Piste d'atterrissage de Banff, 51°12'30" de latitude N., 115°32'25" de longitude O.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Executive summary**

**Issues:** Paragliders and hang gliders are included in the definition of “aircraft” in section 1 of the *National Parks of Canada Aircraft Access Regulations* (the Regulations). Given that the Regulations prohibit any aircraft to take off or to land in national parks or national park reserves other than in specific circumstances, non-motorized paragliders and hang gliders have to be removed from the application of the Regulations in order for Parks Canada to allow their use in national parks and national park reserves for recreational purposes.

Since 1997, routine aviation activities have been prohibited on the Banff airstrip in Banff National Park of Canada and on the Jasper airstrip in Jasper National Park of Canada. However, after an independent Air Safety Risk Assessment was conducted, the Government of Canada reconsidered the closure of both the Banff and Jasper airstrips and concluded that these closures increased risks to pilots and created legal uncertainties with regard to the airstrips. In 2008, the Government of Canada decided to reopen the Banff airstrip for emergency and diversionary purposes only and the Jasper airstrip for emergency and diversionary purposes as well as for non-commercial recreational use. In order to authorize their use for those purposes, both airstrips have to be re-listed in the Schedule to the Regulations.

Prior to their inclusion within the boundaries of the Nahanni National Park Reserve of Canada (Nahanni), the lands and water bodies located in the expansion area of Nahanni contained landing and take-off locations that were traditionally used to provide aircraft access to the region. The continued use of five of these locations as essential visitor access points to Nahanni require their listing in the Schedule to the Regulations in order to give them a regulatory status and eliminate any legal uncertainty about their use.

**Description:** The amendments remove non-motorized paragliders and hang gliders from the application of the Regulations. They also provide for the limited use of the airstrips in Banff and Jasper national parks of Canada and re-list these in the Schedule to the Regulations. The five landing locations in Nahanni are also added to Column II of the Schedule to the Regulations.

**Cost-benefit statement:** The implementation of the amendments results in an initial cost of \$60,000 to make the Banff and Jasper airstrips operational. Subsequent costs related to the regular operation of the Jasper airstrip will be recovered through the permit system. The costs associated with the remaining provisions will be minimal and covered within existing operational resources.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change

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

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

**Résumé**

**Enjeux :** Le parapente et le deltaplane sont inclus dans la définition d'« aéronef » à l'article 1 du *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada* (le Règlement). Comme le Règlement interdit tout aéronef de décoller ou d'atterrir dans les parcs nationaux ou les réserves à vocation de parc national sauf dans des circonstances particulières, le parapente et le deltaplane non motorisés doivent être exclus du champ d'application du Règlement afin que Parcs Canada puisse autoriser leur utilisation comme activité récréative dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national.

Depuis 1997, les opérations aéronautiques de routine sont interdites sur la piste d'atterrissage de Banff située dans le parc national Banff du Canada et la piste d'atterrissage de Jasper située dans le parc national Jasper du Canada. Toutefois, après une évaluation indépendante des risques touchant la sécurité aérienne, le gouvernement du Canada a reconsidéré la question de la fermeture des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper et a conclu que la fermeture de ces pistes augmenterait les risques pour les pilotes et créerait une incertitude quant au statut juridique de ces pistes. En 2008, le gouvernement du Canada a décidé d'ouvrir à nouveau la piste d'atterrissage de Banff pour des situations d'urgence et de déroutement seulement, et la piste de Jasper pour des situations d'urgence et de déroutement ainsi qu'à des fins récréatives non commerciales. Afin de pouvoir autoriser leur utilisation à ces fins, les deux pistes d'atterrissage doivent être réinscrites à l'annexe du Règlement.

De plus, les terres ainsi que les eaux situées dans la zone d'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada (Nahanni) comportaient, avant leur inclusion dans les limites de Nahanni, des aires d'atterrissage et de décollage qui étaient traditionnellement utilisés pour l'accès à cette région par aéronef. L'utilisation continue de cinq de ces aires en tant que points d'accès indispensables à Nahanni pour les visiteurs nécessite leur inclusion à l'annexe du Règlement afin de leur conférer un statut réglementaire et pour dissiper toute incertitude quant à leur statut juridique.

**Description :** Les modifications ont pour effet d'exclure le parapente et le deltaplane non motorisés du champ d'application du Règlement. Elles ont aussi pour effet de permettre à l'utilisation restreinte des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada et de réinscrire ces dernières à la colonne II de l'annexe du Règlement. Les cinq aires supplémentaires d'atterrissage à Nahanni sont aussi ajoutés à cette annexe.

**Énoncé des coûts et avantages :** La mise en application des modifications entraînera un coût initial de 60 000 \$ pour rendre fonctionnelles les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Par la suite, les coûts liés aux opérations courantes de la piste d'atterrissage de Jasper seront recouverts par un système de permis. Les coûts associés aux autres dispositions seront minimaux et inclus dans les ressources existantes.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ce règlement,

in administrative burden costs to businesses. The small business lens also does not apply, as there are no increased administrative burden or compliance costs to small business resulting from the amendments.

car il n'y a aucun changement aux coûts liés au fardeau administratif imposés aux entreprises. La lentille des petites entreprises ne s'applique pas non plus, puisqu'il n'y a aucune augmentation des coûts liés au fardeau administratif ou de conformité pour les petites entreprises résultant de ce règlement.

## Issue

### *Diversification of activities in national parks*

Paragliders and hang gliders are currently included in the definition of “aircraft” in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*, which is the same definition used in the Regulations. This makes paragliders and hang gliders subject to the same restrictions imposed on all aircraft by the Regulations. As a result, non-motorized paragliders and hang gliders have to be removed from the application of the Regulations in order for Parks Canada to allow the potential diversification of the recreational activity offered in national parks and national park reserves.

### *Banff and Jasper airstrips*

In accordance with the recommendations of the 1987 Banff National Park of Canada Management Plan and the 1988 Jasper National Park of Canada Management Plan, Parks Canada decided to close and retire from service the airstrips located in these parks. Routine aviation activities have been prohibited there since the adoption of the Regulations in 1997. In that same year, Parks Canada closed the airstrips following a screening carried out under the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA).

However, before retirement from service work could be undertaken, a group of airstrip users contested the Parks Canada decision. The courts ordered the Agency to conduct a comprehensive study under provisions of the CEAA before implementing its decision regarding the retirement from service of the airstrips. The results of an independent Air Safety Assessment study revealed that the retirement from service of the airstrips could increase risks to pilots and to aviation safety. In 2008, the Government of Canada was not prepared to accept the level of risk posed and decided to cancel its decision to retire the airstrips from service and to reopen the Banff airstrip for emergency and diversionary purposes only and the Jasper airstrip for emergency and diversionary purposes as well as for non-commercial recreational use. In order to authorize their use for those purposes, both airstrips have to be re-listed in the Schedule to the Regulations.

### *Landing locations in Nahanni National Park Reserve of Canada*

An Act to amend the *Canada National Parks Act* to enlarge Nahanni National Park Reserve of Canada came into force on June 18, 2009. Prior to the inclusion of the expansion area within the boundaries of the national park reserve, the expansion area included landing and take-off locations that were traditionally used to provide aircraft access to this remote region. In order to continue the use of these landing locations as essential visitor access points to the national park reserve, it is necessary to add these to the Schedule to the Regulations.

## Enjeux

### *Diversification des activités dans les parcs nationaux*

Le parapente et le deltaplane sont actuellement définis comme des « aéronefs » aux termes du paragraphe 3(1) de la Loi sur l'aéronautique, et c'est cette définition qui est utilisée dans le Règlement. Ceci implique que le parapente et le deltaplane sont assujettis aux mêmes restrictions réglementaires imposées à tous les aéronefs. À cet effet, le parapente et le deltaplane non motorisés doivent être exclus du champ d'application du Règlement afin de permettre des possibilités de diversification des activités récréatives offertes dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national.

### *Pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper*

Conformément aux recommandations du plan directeur du parc national Banff du Canada de 1987 et du plan directeur du parc national Jasper du Canada de 1988, Parcs Canada a décidé de fermer et de désaffecter les pistes d'atterrissage se trouvant dans ces parcs. Les opérations aéronautiques de routine y sont interdites depuis l'adoption du Règlement en 1997. La même année, à la suite d'un examen préalable fait en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), Parcs Canada a décidé de fermer les pistes.

Cependant, avant le début des travaux de désaffectation, un groupe d'utilisateurs des pistes a contesté la décision de Parcs Canada. Les tribunaux ont ordonné à l'Agence de procéder à un examen approfondi selon les dispositions de la LCEE avant de mettre en application sa décision de désaffectation des pistes. Les résultats de l'évaluation indépendante des risques touchant la sécurité aérienne ont révélé que la désaffectation des pistes pourrait accentuer les risques pour les pilotes et pour la sécurité aéronautique. En 2008, le gouvernement du Canada n'était pas prêt à assumer ce niveau de risque et a décidé de revenir sur sa décision de désaffecter les pistes d'atterrissage et d'ouvrir à nouveau la piste d'atterrissage de Banff pour des situations d'urgence et de détournement seulement, et la piste de Jasper pour des situations d'urgence et de détournement ainsi qu'à des fins récréatives non commerciales. Afin de pouvoir autoriser leur utilisation à ces fins, les deux pistes d'atterrissage doivent être réinscrites à l'annexe du Règlement.

### *Les aires d'atterrissage dans la réserve de parc national Nahanni*

La Loi modifiant la Loi sur les parcs nationaux du Canada en vue de l'agrandissement de la réserve à vocation de parc national Nahanni du Canada est entrée en vigueur le 18 juin 2009. Les terres ainsi que les eaux situées dans la zone d'agrandissement comportaient, avant leur inclusion dans les limites de la réserve à vocation de parc national, des aires d'atterrissage et de décollage qui étaient traditionnellement utilisés pour l'accès par aéronef à cette région éloignée. Afin de perpétuer l'utilisation de ces aires qui constituent des points d'accès indispensables pour les visiteurs à la réserve à vocation de parc national, il est nécessaire de les ajouter à l'annexe du Règlement.

## Objectives

The objectives of the amendments to the Regulations are (1) to diversify recreational activities in national parks and national park reserves by removing non-motorized paragliders and hang gliders from the application of the Regulations; (2) to provide for the limited use of the airstrips in Banff and Jasper national parks of Canada and re-list them in the Schedule to the Regulations; and (3) add five additional landing locations in Nahanni to the Schedule to the Regulations to provide aircraft access to this remote region.

## Description

### *New section*

A new section 1.3 is added to the Regulations to exclude non-motorized paragliders and hang gliders from the application of the Regulations.

### *Airstrips in Banff and Jasper*

The Regulations are further amended to provide for the limited use of the airstrips in Banff and Jasper national parks of Canada. A new definition of “diversion” is added to section 1; section 2 is amended to specify the circumstances and conditions of the limited uses of the two airstrips; and both airstrips are re-listed under the Schedule to the Regulations.

### *Amendment to the Schedule to the Regulations*

Finally, five additional landing locations in Nahanni are added to Column II of the Schedule to the Regulations.

## Regulatory and non-regulatory options considered

The only alternative to regulation is to maintain the status quo. However, this alternative has not been entertained as it does not correspond to current operational realities. It is necessary to amend the Regulations (1) to remove the impediment to authorizing non-motorized paragliders and hang gliders in national parks and national park reserves; (2) to provide for limited use of the airstrips in Banff and Jasper national parks of Canada and to re-list them in the Schedule to the Regulations; and (3) to add the five landing locations in the expansion area of Nahanni to the Schedule to the Regulations.

## Benefits and costs

The economic consequence of removing non-motorized paragliders and hang gliders from the application of the Regulations is negligible. Their regulation under the *National Parks General Regulations* means that in addition to paying park admission fees, participants must purchase a permit to carry out these activities where they are allowed. The fees set by the Agency for a permit for these activities will be no more than \$15 per person per day. It is estimated that about 100 permits per year may be issued in those parks where these activities are allowed. No additional resources will be required as the administration of these activities will be managed within current resources. Local businesses may benefit from a slight increase in revenue attributable to people engaging in these activities.

In Banff National Park of Canada, the coming into force of the amendments will result in an initial cost of \$30,000, which includes updating signs, runway markings, and windsocks; vegetation management; and decommissioning facilities associated with recreational use (e.g. hangars and fuel tanks). The costs to Parks Canada

## Objectifs

Les modifications au Règlement ont pour objectifs : (1) de diversifier les activités récréatives offertes dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national en excluant le parapente et le deltaplane non motorisés du champ d'application du Règlement; (2) de pourvoir à l'utilisation restreinte des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada et de réinscrire ces dernières à l'annexe du Règlement; (3) d'ajouter à cette annexe les cinq aires supplémentaires d'atterrissage à Nahanni.

## Description

### *Nouvel article*

Un nouvel article 1.3 est ajouté au Règlement pour exclure du champ d'application le parapente et le deltaplane non motorisés.

### *Pistes d'atterrissage à Banff et Jasper*

Le Règlement est aussi modifié pour pourvoir à l'utilisation restreinte des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada. Une nouvelle définition pour « déroutement » est ajoutée à l'article 1; l'article 2 est modifié pour préciser les circonstances entourant l'utilisation restreinte des deux pistes d'atterrissage et ces dernières sont réinscrites à l'annexe du Règlement.

### *Modifications à l'annexe du Règlement*

Finalement, cinq aires d'atterrissage supplémentaires à Nahanni sont ajoutés à la colonne II de l'annexe du Règlement.

## Options réglementaires et non réglementaires considérées

La seule solution autre que la solution réglementaire est le maintien du statu quo. Or, cette solution n'a pas été retenue puisqu'elle ne répond pas aux exigences actuelles. Il est nécessaire de modifier le Règlement pour : (1) éliminer les restrictions à l'autorisation de la pratique des activités de parapente et de deltaplane non motorisés dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national; (2) de pourvoir à l'utilisation restreinte des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada et de réinscrire ces dernières à l'annexe du Règlement; (3) d'ajouter à cette annexe les cinq aires supplémentaires d'atterrissage compris dans la zone d'expansion de Nahanni.

## Avantages et coûts

L'exclusion du parapente et du deltaplane non motorisés du champ d'application du Règlement aura des conséquences économiques négligeables. La pratique des activités de parapente et de deltaplane sera régie par le *Règlement général sur les parcs nationaux*; par conséquent, en plus des droits d'entrée, les participants à ces activités devront acheter un permis de pratique là où ces activités sont autorisées. Le prix fixé par l'Agence pour l'achat de ce permis sera d'au plus 15 \$ par personne par jour. On estime qu'une centaine de permis pourraient être délivrés annuellement dans les parcs où l'activité sera autorisée. Les ressources existantes seront utilisées pour l'administration de ces activités; aucune nouvelle ressource ne sera donc nécessaire. De plus, les commerces locaux pourraient bénéficier d'un léger apport de clientèle composée des adeptes de ces activités.

Dans le parc national Banff du Canada, la mise en application des modifications entraînera un coût initial de 30 000 \$, ce qui représente le coût de la mise à niveau des panneaux de signalisation, du marquage de la piste et des manches à vent, la gestion de la végétation et la mise hors service d'installations associées à

for administering this service and maintaining the airstrip will fall under normal operating budgets.

In Jasper National Park of Canada, the coming into force of the amendments will result in an initial cost of \$30,000, which represents the cost of updating basic facilities, installing operational signs, grass seeding the area, replacing landing strip markers, and installing a booth for self-registration and fee collection. Thereafter, the costs of regular operations will be recovered through the permit system. The national park will also assume the administrative costs related to issuing and processing permits and payments, updating signage and infrastructure and carrying out minor maintenance tasks and occasional compliance audits. The fees the Agency proposes to be set under section 23 of the *Parks Canada Agency Act* and to list in the Parks Canada Master List of Fees for non-commercial recreational use will be \$5 for a day permit, \$50 for a non-resident's annual permit and \$100 for a resident's annual permit (which includes the cost of a long-term parking permit). The estimated demand in the first year is 400 day permits, 10 non-residents' annual permits and 4 residents' annual permits.

Prior to take-off from the airstrips in Banff and Jasper national parks of Canada, as a result of an emergency or diversionary landing, it will be necessary to obtain the superintendent's authorization. Users of these airstrips in emergency situations would not be required to pay any fees. The costs to Parks Canada for this service will be minimal.

The addition of five landing locations in Nahanni will not result in any additional administrative or operational costs. Four sites are water landings and the fifth site allows for wheeled aircraft landings. No maintenance will be carried out.

#### **“One-for-One” Rule**

The regulatory amendments are not captured by the “One-for-One” Rule as they would not result in any increase in administrative burden costs. The provisions relating to non-motorized paragliders and hang gliders and the Banff and Jasper airstrips do not affect any business. Air charter businesses wanting to land in the areas added to Nahanni to the Schedule to the Regulations were already required to obtain a permit for the exercise of this activity in other areas of the park reserve.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no changes in administrative burden or compliance costs for small businesses.

#### **Consultation**

The practice of paragliding and hang gliding in national parks and national park reserves was reviewed in a national recreational activity assessment workshop which took place in September 2008. This nationwide assessment workshop was attended by 24 participants, 14 from Parks Canada and 10 from outside the Agency. Participants from outside the Agency included representatives of the Canadian Parks and Wilderness Society, the

l'usage récréatif (par exemple hangars et réservoirs de carburant). Pour Parcs Canada, les coûts liés à l'administration de ce service et à l'entretien de la piste d'atterrissage seront couverts par les budgets de fonctionnement normaux.

Dans le parc national Jasper du Canada, la mise en application des modifications aura un coût initial de 30 000 \$, ce qui représente le coût de rénovation d'installations de base, de l'installation de panneaux de signalisation fonctionnels, d'ensemencement de la piste, du remplacement des marqueurs de la bande d'atterrissage et de l'aménagement d'un kiosque d'auto-inscription et de perception des droits. Par la suite, les coûts liés aux opérations courantes seront recouverts par l'instauration d'un système de permis. Le parc national assumera aussi les coûts administratifs liés à la délivrance et au traitement des permis et des paiements, à la mise à niveau de la signalisation et des infrastructures, aux entretiens mineurs et aux vérifications occasionnelles de la conformité. Les droits que l'Agence propose d'établir en vertu de l'article 23 de la *Loi sur l'Agence Parcs Canada*, et répertoriés sur la Liste maîtresse des droits exigés par Parcs Canada pour l'usage récréatif non commerciale, seront de 5 \$ pour un permis quotidien, de 50 \$ pour un permis annuel de non-résident et de 100 \$ pour un permis annuel de résident (ce qui comprend le coût d'un permis de stationnement à long terme). On estime la demande pour la première année à 400 permis quotidiens, 10 permis annuels destinés aux non-résidents et 4 aux résidents.

Avant de décoller des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada résultant d'un atterrissage d'urgence ou de déroutement, il faudra obtenir l'autorisation du directeur. Les utilisateurs de ces pistes d'atterrissage en cas d'urgence n'auront pas à payer de frais. Les coûts pour Parcs Canada seront minimes.

L'ajout de cinq aires d'atterrissage à Nahanni n'entraînera aucun coût administratif ou opérationnel additionnel. Quatre aires sont des atterrissages dans l'eau et la cinquième consiste en une zone où seulement les aéronefs avec roues peuvent atterrir, mais où aucun entretien ne sera effectué.

#### **Règle du « un pour un »**

Ces modifications réglementaires ne déclenchent pas l'application de la règle du « un pour un », car il n'en résulte aucune augmentation des coûts liés au fardeau administratif. Les dispositions relatives aux parapentes et deltaplanes non motorisés, et celles relatives aux pistes d'atterrissage de Banff et Jasper n'ont aucun impact sur les entreprises. Les opérateurs de transport aérien nolisé voulant atterrir dans les aires ajoutées à l'annexe du Règlement à Nahanni devaient déjà obtenir un permis pour l'exercice de cette activité dans d'autres endroits de la réserve à vocation de parc national.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à ce règlement, puisqu'il n'y a aucun changement des coûts liés au fardeau administratif ou de conformité imposés aux petites entreprises.

#### **Consultation**

La pratique du parapente et du deltaplane dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national a fait l'objet d'un examen lors d'un atelier national d'évaluation des activités récréatives qui a eu lieu en septembre 2008. Vingt-quatre personnes ont participé à cet atelier, soit 14 de Parcs Canada et 10 de l'extérieur de l'Agence, notamment des représentants de la Société pour la nature et les parcs du Canada, de la Commission de la capitale



National Capital Commission, the Alpine Club of Canada and the Hang Gliding and Paragliding Association of Canada. The working group unanimously agreed that it was acceptable to use non-motorized paragliders and hang gliders in national parks and national park reserves using recommended guidelines and upon approval of an amendment to the *National Parks of Canada Aircraft Access Regulations*.

In a press release dated March 14, 2008, the Government of Canada announced its intention to reopen the Banff and the Jasper airstrips. Meetings were held to discuss the proposed amendments with national aviation and environmental interest groups, such as the Canadian Owners and Pilots Association, the Canadian Parks and Wilderness Society and the local Jasper Flying Club.

When changes to the Banff and the Jasper airstrips were announced in 2008, members of environmental groups expressed their opposition and launched a lawsuit to overturn the decision to proceed with the proposed amendments. During the course of discussions with leaders of environmental groups and in various public meetings, Parks Canada clarified that the small airstrips would not be enlarged and that their physical condition would not be enhanced, thus limiting their use to daytime flights by small aircraft. After these clarifications were provided, the environmental groups discontinued their lawsuit.

The review of the management plans for Banff and Jasper national parks of Canada, carried out between March 2009 and March 2010, provided an opportunity to include the decision to reopen the airstrips and to gather comments on the criteria for managing the airstrips, as part of the public consultation process.

Summary documents describing the circumstances surrounding the reopening of the Jasper airstrip and future management criteria were released to the public for information and comment purposes during the Jasper National Park of Canada Planning Forum (March 14, 2009) and posted on a Parks Canada online consultation Web site from March to July 2009, and have been posted on the Jasper National Park of Canada Web site since July 2009.

During the consultations on the park management plan for Banff National Park of Canada, the re-listing of the Banff airstrip for emergency and diversionary purposes was discussed but virtually no comments were received. However, on-going discussions with environmental organizations indicate a consistent concern that the Banff airstrip should not be made available for non-commercial recreational use. During the same consultation period, comments were received in favour of and against re-listing the Jasper airstrip. Some members of the public and an environmental organization urged Parks Canada to close the airstrip to non-commercial recreational use and rehabilitate the grassland area. Other individuals and organizations supported re-listing the Jasper airstrip for both emergency purposes and non-commercial recreational use.

Approximately 25 Aboriginal groups known to have an interest in Jasper National Park of Canada were informed of the decision relative to the Jasper airstrip and given information on the process for updating the park management plan during three meetings held in connection with the Jasper Aboriginal Forum (October 2008 and April and October 2009). Jasper National Park of Canada also hosted five individual meetings with Aboriginal communities in

ationale, du Club alpin du Canada et de l'Association canadienne de vol libre. Le groupe de travail a conclu à l'unanimité que le parapente et le deltaplane non motorisés sont des activités acceptables à pratiquer dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national, sous réserve de l'application des lignes directrices recommandées et de l'approbation d'une modification au *Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada*.

Dans un communiqué de presse daté du 14 mars 2008, le gouvernement du Canada a annoncé son intention de rouvrir les pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper. Des réunions ont eu lieu pour discuter de ces modifications avec des groupes nationaux représentant des intérêts touchant l'aviation et l'environnement, dont la Canadian Owners and Pilots Association, la Société pour la nature et les parcs du Canada et le Jasper Flying Club.

Lorsque les changements proposés aux pistes d'atterrissage de Banff et Jasper ont été annoncés en 2008, les membres de groupes environnementaux ont exprimé leur opposition à ce projet et ont entamé des poursuites judiciaires pour contrer la décision de procéder aux modifications. Des discussions avec les dirigeants des groupes environnementaux et avec des participants à diverses réunions publiques sur le sujet ont permis aux représentants de Parcs Canada de clarifier le fait que ces petites pistes d'atterrissage ne seront pas agrandies et que leur état physique ne sera pas modifié, limitant ainsi leur utilisation à des vols de jour par de petits aéronefs. À la suite de cette mise au point, les groupes environnementaux ont abandonné leurs poursuites judiciaires.

La révision du plan directeur des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada, qui a eu lieu entre les mois de mars 2009 et mars 2010, a fourni l'occasion d'y inclure la décision de rouvrir les pistes d'atterrissage et de solliciter des commentaires sur les paramètres de gestion des pistes dans le cadre des consultations publiques.

Des documents de synthèse décrivant les circonstances de la réouverture de la piste d'atterrissage de Jasper et les futurs paramètres de gestion ont été diffusés au public aux fins d'information et de commentaires, dans le cadre du Forum de planification du parc national Jasper du Canada (14 mars 2009), et ont été affichés sur un site de consultation en ligne de Parcs Canada de mars à juillet 2009, ainsi que sur le site Web du parc national Jasper du Canada depuis juillet 2009.

Lors des consultations au sujet du plan directeur du parc national Banff du Canada, la question de la réouverture de la piste d'atterrissage de Banff pour usage dans les situations d'urgence et de déroutement n'a soulevé pratiquement aucun commentaire. Par contre, les discussions avec les groupes environnementaux font ressortir une préoccupation constante quant au fait que la piste de Banff ne doit pas servir à des fins récréatives non commerciales. Pendant la même période de consultations, des commentaires tant positifs que négatifs ont été formulés quant à la réouverture de la piste de Jasper. Certains membres du public et un groupe environnemental pressent Parcs Canada de fermer la piste à l'usage récréatif non commercial et de rétablir le secteur gazonné. D'autres individus et organismes se disent en faveur de la réouverture de la piste de Jasper à la fois pour les situations d'urgence et à des fins récréatives non commerciales.

Les Autochtones qui ont un intérêt connu dans le parc national Jasper du Canada (environ 25 groupes) ont été informés de la décision relative à la piste d'atterrissage et du processus de mise à jour du plan directeur du parc. Dans cette optique, trois réunions ont été organisées dans le cadre du Forum des Autochtones de Jasper (octobre 2008, et avril et octobre 2009). De plus, le parc national Jasper du Canada a organisé cinq rencontres avec cinq différentes

the summer of 2009 as part of the broad consultation process to update the park management plan. The input received from the public and from local Aboriginal groups was taken into consideration when this regulatory proposal was drafted.

The intention to add landing locations in Nahanni was presented as part of the public consultations for the Nahanni management plan. In January 2010, a factsheet on aircraft access was made available to the public. It was posted on the Nahanni online discussion forum ([www.nahanniplan.ca](http://www.nahanniplan.ca)) and was distributed at three community open houses hosted during the month of January 2010. In addition, the factsheet and the Nahanni draft management plan were shared with stakeholders (including river outfitters and air charter operators) and local Aboriginal groups and posted on the Dehcho First Nations' Web site. The original proposal was to add six landing locations to the Schedule to the Regulations to provide access to the expansion area. However, given the concerns raised during the public consultations about the unique nature of one of the proposed locations, only five landing locations are being added to the Schedule to the Regulations.

The amendments to the Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on October 1, 2011. During the 30-day comment period, comments were received from the Canadian Owners and Pilots Association, the Association for Mountain Parks Protection & Enjoyment and from Blake Richards, member of Parliament for Airdrie, Alberta. Their comments all pertained to ensuring that the Banff airstrip was specifically re-listed in the Schedule to the Regulations as a "registered aerodrome for emergency and diversionary use only." The Regulations re-list the Banff airstrip for emergency and diversionary landings only, in addition to re-listing the Jasper airstrip for emergency and diversionary purposes as well as non-commercial recreational use.

Comments were also received from members of the national recreational activity assessment working group requesting that the amendments to the Regulations clarify the issue related to the removal of paragliders and hang gliders from the application of the Regulations. The wording in the new section 1.3 has been revised to specify that the exclusion from the application of the Regulations only applies to "non-motorized" paragliders and hang gliders.

#### **Rationale**

The removal of non-motorized paragliders and hang gliders from the application of the Regulations allows them to be considered as recreational activities, while still ensuring their regulation under the *National Parks General Regulations*. The addition of new recreational activities supports Parks Canada's strategic direction to enhance opportunities for visitor experience and to increase visitation to national parks and national parks reserves.

Studies determined that retirement-from-service of the Banff and Jasper airstrips would increase the risks to pilots and aviation safety. Moreover, the legal uncertainty that would arise from the status of a landing strip that was closed but not retired from service prompted the Government of Canada in 2008 to propose the reopening and re-listing of the airstrips in both national parks in the Schedule to the Regulations. The Banff airstrip will be open for emergency and diversionary landings only and the Jasper airstrip for emergency, diversionary and non-commercial recreational use.

communautés autochtones durant l'été 2009 aux fins de consultations élargies dans le cadre de la mise à jour du plan directeur. Les réponses du public et des groupes autochtones locaux ont été prises en considération dans l'élaboration de cette proposition de modification du Règlement.

L'intention d'ajouter des aires d'atterrissage à Nahanni a été présentée lors des consultations publiques sur le plan directeur de Nahanni. En janvier 2010, un feuillet d'information sur l'accès par aéronefs a été mis à la disposition du public. Celui-ci a été affiché sur le forum de discussion en ligne de Nahanni ([www.nahanniplan.ca](http://www.nahanniplan.ca)) et distribué lors de trois soirées portes ouvertes tenues durant le mois de janvier 2010. De plus, ce feuillet d'information et l'ébauche du plan directeur de Nahanni ont été partagés avec les intervenants (incluant les guides-pourvoyeurs en rivière et les opérateurs de transport aérien nolisé) et les groupes autochtones locaux ainsi qu'affiché sur le site Web des Premières Nations du Deh Cho. Le projet initial était d'ajouter six aires d'atterrissage à l'annexe du Règlement afin de permettre l'accès à la zone d'agrandissement. Cependant, compte tenu des préoccupations soulevées pendant les consultations publiques en regard de la nature exceptionnelle de l'une de ces aires, seulement cinq aires d'atterrissage seront ajoutés à l'annexe du Règlement.

Les modifications proposées au Règlement ont été publiées préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1<sup>er</sup> octobre 2011. Au cours de la période de commentaires de 30 jours, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Association for Mountain Parks Protection & Enjoyment et le député d'Airdrie en Alberta, M. Blake Richards, ont fourni des commentaires visant à s'assurer que la piste d'atterrissage de Banff soit rajoutée à l'annexe du Règlement à titre d'« aérodrome enregistré réservé exclusivement aux situations d'urgence et de déroutement ». Le Règlement stipule que la piste d'atterrissage de Banff est réservée aux atterrissages d'urgence et de déroutement, et que celle de Jasper est réservée aux atterrissages d'urgence et de déroutement, ainsi qu'à des fins récréatives non commerciales.

Des membres du groupe de travail national sur l'évaluation des activités récréatives ont aussi demandé que les modifications au Règlement clarifient la question d'exclusion du parapente et du deltaplane du champ d'application du Règlement. Le libellé du Règlement a donc été modifié pour préciser que seuls le parapente et le deltaplane « non motorisés » sont exclus du champ d'application du Règlement.

#### **Justification**

L'exclusion du parapente et du deltaplane non motorisés du champ d'application du Règlement permettra d'autoriser leur pratique en tant que nouvelles activités récréatives, tout en assurant leur gestion en vertu du *Règlement général sur les parcs nationaux*. L'ajout de nouvelles activités récréatives s'inscrit dans les orientations stratégiques de Parcs Canada qui visent à améliorer l'expérience du visiteur et à augmenter la fréquentation des parcs nationaux et des réserves à vocation de parc national.

Des études ont démontré que la fermeture des pistes d'atterrissage de Banff et Jasper augmenterait les risques pour les pilotes et pour la sécurité aérienne. De plus, l'incertitude quant au statut juridique d'une piste d'atterrissage fermée, mais non mise hors service, a incité le gouvernement du Canada en 2008 à rouvrir les pistes d'atterrissage des deux parcs nationaux et de les rajouter à l'annexe du Règlement. La piste d'atterrissage de Banff sera ouverte pour les situations d'urgence et de déroutement seulement, et la piste de Jasper pour des situations d'urgence et de déroutement, ainsi qu'à des fins récréatives non commerciales.

A strategic environmental assessment carried out with regard to reopening of the airstrips in both Banff and Jasper national parks of Canada considered potential effects on valued ecosystem components at the local and regional environmental scale, and concluded that

- Re-listing the Banff airstrip for emergency and diversionary aircraft use in combination with the implementation of the proposed management approach is expected to achieve the desired conditions associated with wildlife movement, predator/prey dynamics, grassland ecosystems and pilot safety. Specifically, effective wildlife movement through the airstrip area and connectivity with adjacent areas of the park is expected to be maintained by the controls on aircraft use and decommissioning of unneeded infrastructure. Predator/prey dynamics may improve and function as expected in a natural system as a result of the controls on use, decommissioning of site infrastructure and ecological restoration. The introduction or spread of invasive non-native plant species will be controlled through restoration activities and the application of improved procedures for mowing and snow removal; and
- Re-listing the Jasper airstrip for emergency and diversionary purposes and for use by non-commercial recreational aircraft will not result in significant adverse environmental effects at the local or regional scale, with the implementation of mitigation measures.

The amendments also provide for continued access to the expansion area added to Nahanni to facilitate further opportunities for visitor experience and business opportunities for aircraft operators.

### **Implementation and enforcement**

Non-motorized paragliders and hang gliders in national parks and national park reserves will be managed in a manner similar to other recreational activities in national parks. Guidelines will be introduced to help ensure the safety of participants and visitors.

Because the work to fully retire the Banff and Jasper airstrips from service was not carried out following their closing in 1997, the airstrips will require only minimal work to reopen them. To gain access to the Jasper airstrip for non-commercial recreational use, it will be necessary to obtain a permit from the superintendent of the national park.

The amendments concerning additional landing locations in the expanded Nahanni will allow Parks Canada to manage these locations pursuant to the provisions of the Regulations.

To implement the amendments to the Regulations, current education, compliance and monitoring programs will be used. In addition, law enforcement officers and other park employees will conduct regular patrols to ensure compliance with the Regulations.

In the event of non-compliance with the provisions of the Regulations, a charge could be laid pursuant to subsection 24(2) of the *Canada National Parks Act*, for which a fine of up to \$25,000 on summary conviction, and up to \$100,000 on indictment, could be imposed.

Une évaluation environnementale stratégique sur les effets possibles de la réouverture des pistes d'atterrissage des parcs nationaux Banff et Jasper du Canada sur des composantes importantes des écosystèmes locaux et régionaux a conclu que :

- la réouverture de la piste d'atterrissage de Banff pour des situations d'urgence et de déroutement d'aéronefs combinée à la mise en œuvre des mesures proposées en matière de gestion devrait créer les conditions requises ayant trait aux déplacements de la faune, à la dynamique prédateurs-proies, aux écosystèmes des prairies et à la sécurité des pilotes. Plus particulièrement, les mouvements de la faune dans le secteur de la piste et dans les zones adjacentes du parc seront maintenus par le contrôle de l'utilisation des aéronefs, la mise hors service d'infrastructures devenues inutiles et la restauration écologique. L'introduction ou la propagation de plantes non indigènes envahissantes sera contrôlée par des activités de restauration et l'application de méthodes améliorées pour la tonte du gazon et le déneigement;
- la réouverture de la piste d'atterrissage de Jasper pour des situations d'urgence, de déroutement et pour l'usage d'aéronefs récréatifs non commerciaux n'aura pas d'effet environnemental négatif important à l'échelle locale et régionale, dans la mesure où seront prises certaines mesures d'atténuation.

Les modifications réglementaires permettent également l'accès continu à la zone d'agrandissement de Nahanni et ajoutent des possibilités relatives à l'expérience du visiteur et des occasions d'affaires pour les propriétaires d'aéronefs.

### **Mise en œuvre et application**

La pratique du parapente et du deltaplane non motorisés dans les parcs nationaux et les réserves à vocation de parc national sera gérée comme les autres activités récréatives offertes dans les parcs nationaux. Des lignes directrices seront instaurées afin d'assurer la sécurité des participants et des visiteurs.

Étant donné que les travaux de désaffectation des pistes d'atterrissage de Banff et de Jasper n'avaient pas été entrepris à la suite de leur fermeture en 1997, leur réouverture ne nécessitera que des travaux mineurs. L'accès à la piste d'atterrissage de Jasper à des fins récréatives non commerciales sera assujéti à la délivrance d'un permis par le directeur du parc.

Les modifications relatives aux aires d'atterrissage à Nahanni permettront à Parcs Canada de gérer ces aires d'atterrissage en vertu des dispositions du Règlement.

En ce qui a trait à la mise en application du règlement modifié, on aura recours aux programmes actuels d'éducation, de conformité et de surveillance. De plus, des agents d'application de la loi et d'autres employés des parcs feront des patrouilles régulières pour assurer la conformité au Règlement.

Le non-respect des dispositions du Règlement pourra donner lieu, en vertu du paragraphe 24(2) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, à une accusation et entraînera une poursuite pouvant entraîner l'imposition d'une amende maximale de 25 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire et d'une amende maximale de 100 000 \$ sur déclaration de culpabilité par mise en accusation.

**Contact**

Julie Lacasse  
Senior Advisor  
Legislative Affairs  
Policy, Legislative and Cabinet Affairs  
Parks Canada Agency  
25 Eddy Street, 4th Floor (25-4-Q)  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Telephone: 819-994-5138  
Fax: 819-997-5140  
Email: julie.lacasse@pc.gc.ca

**Personne-ressource**

Julie Lacasse  
Conseillère principale  
Affaires législatives  
Politiques, Affaires législatives et du Cabinet  
Agence Parcs Canada  
25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage (25-4-Q)  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Téléphone : 819-994-5138  
Télécopieur : 819-997-5140  
Courriel : julie.lacasse@pc.gc.ca

Registration  
SOR/2013-11 January 31, 2013

CANADA TRAVELLING EXHIBITIONS INDEMNIFICATION ACT

## Regulations Amending the Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations

P.C. 2013-20 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to paragraph 5(c) of the *Canada Travelling Exhibitions Indemnification Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations*.

### REGULATIONS AMENDING THE CANADA TRAVELLING EXHIBITIONS INDEMNIFICATION REGULATIONS

#### AMENDMENT

1. Section 7 of the *Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations*<sup>1</sup> is amended by striking out “and” at the end of paragraph (f), by adding “and” at the end of paragraph (g) and by adding the following after paragraph (g):

(h) \$700,000, if the total fair market value is from \$450,000,001 to \$600,000,000.

#### COMING INTO FORCE

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

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Issues and objectives

The objective of the *Canada Travelling Exhibitions Indemnification Act* (the Act) is to increase access by Canadians to heritage. This includes heritage presented in domestic exhibitions developed by Canadian museums that circulate within Canada and in international exhibitions that are being brought into the country to be shown at Canadian venues. For exhibitions with very high values, commercial insurance costs can often be so high as to represent a significant obstacle to institutions seeking to host them.

The Act authorizes the Minister of Canadian Heritage to enter into indemnification agreements with owners in relation to the contents of travelling exhibitions. This enables the Crown to assume

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 29

<sup>1</sup> SOR/99-467

Enregistrement  
DORS/2013-11 Le 31 janvier 2013

LOI SUR L'INDEMNISATION AU CANADA EN MATIÈRE D'EXPOSITIONS ITINÉRANTES

## Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes

C.P. 2013-20 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'alinéa 5c) de la *Loi sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INDEMNISATION AU CANADA EN MATIÈRE D'EXPOSITIONS ITINÉRANTES

#### MODIFICATION

1. L'article 7 du *Règlement sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'alinéa g), de ce qui suit :

h) si elle est d'au moins 450 000 001 \$ et d'au plus 600 000 000 \$, de 700 000 \$.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

#### Enjeux et objectifs

L'objectif de la *Loi sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes* (la Loi) est d'accroître l'accès des Canadiens au patrimoine, tant par l'entremise d'expositions nationales itinérantes organisées par des musées canadiens que par le biais d'expositions internationales accueillies au Canada pour être présentées dans les institutions canadiennes. Les coûts des assurances commerciales associées aux expositions de très grande valeur peuvent parfois représenter un obstacle pour les institutions qui souhaitent accueillir ces expositions.

La Loi autorise le ministre du Patrimoine canadien à conclure des accords d'indemnisation avec les propriétaires d'objets contenus dans ces expositions. Cela permet à la Couronne d'assumer le

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 29

<sup>1</sup> DORS/99-467

the risk of contingent liability associated with these exhibitions and, in doing so, lower insurance costs to institutions and ensure that Canadians will continue to have access to important heritage content. To date, there have been no claims for indemnification by owners of exhibited objects since the Act was passed in 1999.

Since the Act came into force, exhibition values have increased, and the Act's effectiveness had been undermined by the limits it imposed on

- the overall maximum liability that could be assumed by the Crown (\$1.5 billion);
- the basis on which that maximum could be calculated (the total was applied to a single year); and
- the maximum liability that could be assumed for an individual exhibition (\$450 million).

As a result of these limits, over the last three years, the Minister of Canadian Heritage has had to refuse indemnity, or agree to only partial indemnity, for a number of eligible exhibitions.

In order to address that situation and maintain the effectiveness of the *Canada Travelling Exhibitions Indemnification Act*, Budget 2012 announced the Government's intention to modernize it through three legislative amendments. All three amendments were contained in the *Jobs, Growth and Long-term Prosperity Act*, which received Royal Assent on June 29, 2012.

Canada's museums and the Canadian Museums Association welcomed the Government's announcement concerning strengthening of the Act. In a news release issued by the Canadian Museums Association on March 29, the executive director declared, "This is a remarkable increase in support that will allow Canadians to see valuable collections that they would normally not be able to view."

One of the three amendments increased the limit on the amount of liability the Crown may assume for a single exhibition, allowing the Crown to now indemnify exhibitions with a value of between \$450 million and \$600 million.

As a result of that amendment to the Act, amendments to the *Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations* (the Regulations) are necessary to maintain an indemnification scheme that is transparent, can be applied consistently among all eligible exhibitions, and minimizes the Crown's exposure to risk.

The Regulations specify deductibles that apply in the case of damage or loss to the contents of an indemnified exhibition in a scale that relates the amount of deductible to the total value of an individual exhibition. For example, exhibitions valued at between \$200 million and \$300 million are subject to a deductible of \$300,000.

With the increase to liability that the Crown may now assume in relation to exhibitions with a value of between \$450 million and \$600 million, amendments to the Regulations are needed to specify the amount of the deductible that will apply in the newly added category of exhibitions valued at more than \$450 million.

risque de passif éventuel associé à ces expositions et, ce faisant, de réduire les coûts d'assurance pour les institutions et de s'assurer que les Canadiens continuent d'avoir accès à du contenu patrimonial d'importance. À ce jour, aucune réclamation n'a été présentée par des propriétaires d'objets exposés depuis l'adoption de la Loi en 1999.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi, la valeur des expositions a augmenté, et l'efficacité de la Loi était amoindrie par les restrictions qu'elle imposait aux éléments suivants :

- la responsabilité maximale globale que la Couronne pouvait assumer (1,5 milliard de dollars);
- la base sur laquelle cette somme maximale pouvait être calculée (le total s'appliquait à une seule année);
- la responsabilité maximale qui pouvait être assumée pour chaque exposition (450 millions de dollars).

Au cours des trois dernières années, le ministre a dû refuser d'indemniser, ou n'a pu qu'indemniser partiellement, un certain nombre d'expositions admissibles en raison de ces restrictions.

Afin de remédier à la situation et de maintenir l'efficacité de la *Loi sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes*, le gouvernement a annoncé dans son budget de 2012 qu'il entendait moderniser la Loi au moyen de trois modifications législatives. Ces trois modifications sont contenues dans la *Loi sur l'emploi, la croissance et la prospérité durable*, qui a reçu la sanction royale le 29 juin 2012.

Les musées canadiens et l'Association des musées canadiens ont accueilli favorablement l'annonce du gouvernement concernant le renforcement de la *Loi sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes*. Dans un communiqué émis le 29 mars par l'Association des musées canadiens, le directeur général a déclaré : « Il s'agit d'une augmentation remarquable au programme qui permettra aux Canadiens de voir des pièces de collections rares qu'ils n'auraient pas la chance de voir autrement. »

L'une des trois modifications prévoyait l'augmentation de la limite de responsabilité que la Couronne peut assumer pour chaque exposition. La Couronne est donc maintenant autorisée à indemniser des expositions dont la valeur se situe entre 450 et 600 millions de dollars.

Compte tenu de cette modification à la Loi, des modifications au *Règlement sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes* (le Règlement) sont nécessaires pour maintenir un régime d'indemnisation pouvant être appliqué de manière cohérente à toutes les expositions admissibles, tout en assurant la transparence et en réduisant le risque pour la Couronne.

Le Règlement précise les franchises qui s'appliquent aux cas de perte ou de dommage eu égard au contenu d'une exposition couverte selon une échelle qui établit une correspondance entre le montant de la franchise et la valeur totale d'une exposition. Par exemple, des expositions dont la valeur se situe entre 200 et 300 millions de dollars sont assujetties à une franchise de 300 000 \$.

Compte tenu de l'augmentation de la responsabilité que la Couronne peut maintenant assumer en lien avec les expositions dont la valeur se situe entre 450 et 600 millions de dollars, des modifications au Règlement s'imposent pour préciser le montant de la franchise qui s'applique à la nouvelle catégorie d'expositions d'une valeur supérieure à 450 millions de dollars.

**Description**

The regulatory amendment specifies that for indemnified exhibitions valued at between \$450,000,001 and \$600 million, the deductible that will apply in the event of loss or damage to the contents of the exhibition will be \$700,000. The hosting institution is responsible for covering the deductible. Typically (i.e. this is not a requirement of the Act or the Regulations), institutions cover the deductible within their existing institutional insurance, or through purchase of additional insurance.

**Consultation**

Canadian institutions most likely to be impacted by the amendment were identified based on the indemnification program's data about exhibition history and known plans. All such institutions were contacted and provided with information and rationale for the amendment, and specifically the amount of the new deductible. All institutions were already familiar with the principle of the deductible found in the Regulations, and none had voiced concerns about it in the past. Each indicated that the \$700,000 deductible that will apply to exhibitions valued at more than \$450 million was not an issue for them, and no negative impact was envisaged to their institutions.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

**Rationale**

The setting of the new deductible amount at \$700,000 is consistent with the existing scale of deductibles in the Regulations. Those deductibles, which remain unchanged, range from \$30,000 for exhibitions valued at between \$500,000 and \$3 million, to \$500,000 for exhibitions valued at between \$300 million and \$450 million. The scale of deductibles, including the new amount added by the regulatory amendment, is based on analysis of claims data from the insurance program that preceded the introduction of indemnification, and is aimed at capturing the most likely claims within the deductible, rather than the Crown's liability.

The impact of the amendment will apply only to those institutions hosting the small percentage of exhibitions (possibly two or three a year) valued at between \$450 million and \$600 million, and the cost of ensuring the amount of the deductible will be far outweighed by the savings in insurance costs that will result from indemnification of the exhibitions in question.

**Description**

La modification réglementaire précise que dans le cadre des expositions couvertes dont la valeur se situe entre 450 000 001 \$ et 600 millions de dollars, la franchise qui s'applique en cas de perte ou de dommage eu égard au contenu de l'exposition est de 700 000 \$. L'institution hôte est responsable de la franchise. En général (c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas d'une exigence de la Loi ou du Règlement), les institutions couvrent la franchise par le biais de leur assurance actuelle ou d'une assurance supplémentaire.

**Consultation**

Les institutions canadiennes les plus susceptibles d'être touchées par la modification ont été identifiées en fonction des données du programme d'indemnisation relatives à l'historique des expositions et des plans connus. On a communiqué avec ces institutions pour leur expliquer la raison d'être de la modification et leur offrir de l'information, notamment le montant de la nouvelle franchise. Toutes les institutions connaissaient déjà le principe de la franchise établi dans le Règlement, et aucune d'elles n'a exprimé de préoccupation à ce sujet dans le passé. Toutes les institutions ont indiqué que l'application de la franchise de 700 000 \$ aux expositions d'une valeur supérieure à 450 millions de dollars ne les préoccupait pas et qu'elles n'appréhendaient aucune conséquence négative.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition puisqu'aucun changement n'est apporté aux coûts administratifs imposés aux entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la présente proposition n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Justification**

L'établissement de la nouvelle franchise au montant de 700 000 \$ est conforme au barème de franchises précisé dans le Règlement. Les franchises, qui demeurent les mêmes, vont de 30 000 \$, pour les expositions dont la valeur se situe entre 500 000 \$ et 3 millions de dollars, à 500 000 \$, pour les expositions dont la valeur se situe entre 300 et 450 millions de dollars. Le barème de franchises, y compris le nouveau montant ajouté au moyen de la modification réglementaire, est fondé sur une analyse des données sur les réclamations recueillies dans le cadre du programme d'assurance qui était en place avant l'entrée en vigueur du régime d'indemnisation. Le barème vise à contenir les réclamations les plus probables à l'intérieur de la franchise plutôt que la responsabilité de la Couronne.

La modification touchera seulement les institutions qui accueillent les quelques expositions (possiblement deux ou trois par année) dont la valeur se situe entre 450 et 600 millions de dollars. De plus, les coûts liés à l'achat d'une assurance couvrant le montant de la franchise seront largement compensés par les économies réalisées sur les frais d'assurance qui résulteraient de l'indemnisation des expositions en question.

**Contact**

Janick Aquilina  
Manager  
Canada Travelling Exhibitions Indemnification Program  
Department of Canadian Heritage  
25 Eddy Street, Suite 9-61  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Telephone: 819-997-8357

**Personne-ressource**

Janick Aquilina  
Gestionnaire  
Programme d'indemnisation pour les expositions itinérantes au  
Canada  
Ministère du Patrimoine canadien  
25, rue Eddy, bureau 9-61  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Téléphone : 819-997-8357



Registration  
SOR/2013-12 January 31, 2013

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

## Order Amending the Export Control List

P.C. 2013-21 January 31, 2013

Whereas the Governor in Council deems it necessary to control the export of goods and technology to ensure that arms, ammunition, implements or munitions of war, naval, army or air stores or any articles deemed capable of being converted into those things or made useful in the production of those things or otherwise having a strategic nature or value will not be made available to any destination where their use might be detrimental to the security of Canada;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to paragraph 3(1)(d)<sup>a</sup> and section 6<sup>b</sup> of the *Export and Import Permits Act*<sup>c</sup>, makes the annexed *Order Amending the Export Control List*.

### ORDER AMENDING THE EXPORT CONTROL LIST

#### AMENDMENTS

**1. The definitions “Guide” and “Wassenaar Arrangement” in section 1 of the *Export Control List*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

“Guide” means *A Guide to Canada’s Export Controls – April 2011*, published by the Department of Foreign Affairs and International Trade. (*Guide*)

“Wassenaar Arrangement” means the *Wassenaar Arrangement on Export Controls for Conventional Arms and Dual-Use Goods and Technologies* that was reached at the Plenary Meeting in Vienna, Austria on July 11-12, 1996 and amended by WA-LIST (10) 1 Corr., 22-12-2010 at the Plenary Meeting held on December 9-10, 2010. (*Accord de Wassenaar*)

**2. Item 5202 of the schedule to the List and the heading before it are repealed.**

**3. Group 6 of the schedule to the List is replaced by the following:**

#### GROUP 6

#### MISSILE TECHNOLOGY CONTROL REGIME

Goods and technology, as described in Group 6 of the Guide, the export of which Canada has agreed to control under bilateral

Enregistrement  
DORS/2013-12 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LES LICENCES D’EXPORTATION ET D’IMPORTATION

## Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée

C.P. 2013-21 Le 31 janvier 2013

Attendu que le gouverneur en conseil est d’avis qu’il est nécessaire de contrôler l’exportation de marchandises et de technologies, pour s’assurer que des armes, des munitions, du matériel ou des armements de guerre, des approvisionnements navals, des approvisionnements de l’armée ou de l’aviation, ou des articles jugés susceptibles d’être transformés en l’un de ceux-ci ou de pouvoir servir à leur production, ou des articles ayant par ailleurs une nature ou une valeur stratégiques, ne seront pas rendus disponibles à une destination où leur emploi pourrait être préjudiciable à la sécurité du Canada,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l’alinéa 3(1)d)<sup>a</sup> et de l’article 6<sup>b</sup> de la *Loi sur les licences d’exportation et d’importation*<sup>c</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée*, ci-après.

### DÉCRET MODIFIANT LA LISTE DES MARCHANDISES ET TECHNOLOGIES D’EXPORTATION CONTRÔLÉE

#### MODIFICATIONS

**1. Les définitions de « Accord de Wassenaar » et « Guide », à l’article 1 de la *Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée*<sup>1</sup>, sont remplacées par ce qui suit :**

« Accord de Wassenaar » L’accord intitulé *Wassenaar Arrangement on Export Controls for Conventional Arms and Dual-Use Goods and Technologies*, conclu à la réunion plénière tenue à Vienne, Autriche, les 11 et 12 juillet 1996, modifié à la réunion plénière des 9 et 10 décembre 2010 par le document WA-LIST (10) 1 Corr., 22-12-2010. (*Wassenaar Arrangement*)

« Guide » Le *Guide des contrôles à l’exportation du Canada – avril 2011*, publié par le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. (*Guide*)

**2. L’article 5202 de l’annexe de la même liste et l’intertitre le précédant sont abrogés.**

**3. Le groupe 6 de l’annexe de la même liste est remplacé par ce qui suit :**

#### GRUPE 6

#### RÉGIME DE CONTRÔLE DE LA TECHNOLOGIE DES MISSILES

Les marchandises et technologies visées au groupe 6 du Guide, le Canada ayant accepté de contrôler l’exportation de celles-ci aux

<sup>a</sup> S.C. 2006, c. 13, s. 110

<sup>b</sup> S.C. 1991, c. 28, s. 3

<sup>c</sup> R.S., c. E-19

<sup>1</sup> SOR/89-202; SOR/2009-128

<sup>a</sup> L.C. 2006, ch. 13, art. 110

<sup>b</sup> L.C. 1991, ch. 28, art. 3

<sup>c</sup> L.R., ch. E-19

<sup>1</sup> DORS/89-202; DORS/2009-128

arrangements concluded on April 7, 1987, in accordance with the *Guidelines for Sensitive Missile-Relevant Transfers*, issued by the Missile Technology Control Regime to control the export of missile equipment and technology referred to in MTCR/TEM/2011/Annex adopted at the Plenary Meeting held on April 11-15, 2011.

**4. Paragraph (a) of Group 7 of the schedule to the List is replaced by the following:**

(a) under a bilateral arrangement concluded on December 24, 1992, between Canada and the United States, that arrangement having been made in accordance with the *Australia Group Guidelines for Transfers of Sensitive Chemical or Biological Items* issued by the Australia Group to control the export of chemical and biological weapons the list of which was amended at the Plenary meeting held on May 31-June 4, 2010; and

**COMING INTO FORCE**

**5. This Order comes into force 30 days after the day on which it is published in Part II of the *Canada Gazette*.**

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**1. Background**

Subsection 3(1) of the *Export and Import Permits Act* (EIPA) authorizes the Governor in Council to establish a list of goods and technologies called the *Export Control List* (ECL), which identifies goods and technology that are controlled for export or transfer from Canada to other countries. There are multiple reasons for an article's inclusion on the ECL, including the implementation of an intergovernmental arrangement or commitment.

Section 6 of the EIPA authorizes the Governor in Council to amend the ECL.

**2. Issue**

In order for Canada to implement its international obligations and commitments and for Canada's export policies concerning strategic and military goods and technology to be effective, the ECL must be amended as these obligations and commitments change.

In order for Canada to remove controls that are determined to be no longer required by the Government of Canada, the ECL must be amended.

**3. Objectives**

This Order amends the ECL to reflect the Government of Canada's obligations, commitments and policies resulting from Canada's participation in the *Wassenaar Arrangement on Export Controls for Conventional Arms and Dual-Use Goods and Technologies*, the Nuclear Suppliers Group, the Missile Technology Control Regime and the Australia Group. The Order also removes controls that are determined to no longer be necessary.

termes d'accords bilatéraux conclus le 7 avril 1987 conformément aux lignes directrices intitulées *Guidelines for Sensitive Missile-Relevant Transfers* établies par le Missile Technology Control Regime pour contrôler l'exportation de matériel et de technologie applicables aux missiles, lesquels matériel et technologie sont mentionnés dans le document MTCR/TEM/2011/Annex adopté à la réunion plénière tenue du 11 au 15 avril 2011.

**4. L'alinéa a) du groupe 7 de l'annexe de la même liste est remplacé par ce qui suit :**

a) aux termes d'un accord bilatéral conclu le 24 décembre 1992 entre le Canada et les États-Unis conformément aux lignes directrices intitulées *Australia Group Guidelines for Transfers of Sensitive Chemical or Biological Items* établies par le Groupe d'Australie pour contrôler l'exportation des armes chimiques et biologiques, dont la liste a été modifiée à la réunion plénière tenue du 31 mai au 4 juin 2010;

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. Le présent décret entre en vigueur trente jours après la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.**

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

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

**1. Contexte**

Le paragraphe 3(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* autorise le gouverneur en conseil à dresser une liste des marchandises et des technologies, appelée *Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* (LMTEC), laquelle indique les marchandises et la technologie dont on contrôle l'exportation ou le transfert depuis le Canada vers d'autres pays. Un article peut être inclus dans la LMTEC pour diverses raisons, par exemple pour donner suite à une entente ou à un engagement intergouvernemental.

L'article 6 de la Loi autorise par ailleurs le gouverneur en conseil à modifier la LMTEC.

**2. Enjeux/problèmes**

Afin que le Canada puisse s'acquitter de ses obligations et engagements internationaux et que ses politiques en matière d'exportation de marchandises et de technologies militaires et stratégiques demeurent efficaces, la LMTEC doit être modifiée lorsque ces obligations et engagements changent.

De plus, pour supprimer les contrôles qui ne sont plus jugés utiles au gouvernement du Canada, il faut aussi modifier la LMTEC.

**3. Objectifs**

Le Décret modifie la LMTEC de façon à ce qu'elle soit conforme aux obligations, engagements et politiques découlant de la participation du Canada à l'Accord de Wassenaar sur le contrôle des exportations d'armes classiques et de biens et technologies à double usage, au Groupe des fournisseurs nucléaires, au Régime de contrôle de la technologie des missiles et au Groupe d'Australie. Il supprime également des contrôles qui ne sont plus jugés nécessaires.

#### 4. Description

The *Order Amending the Export Control List* consists of various changes, such as the amendment of the definition of the “Guide,” the removal of unnecessary control measures and the updating of references to various international commitments. The majority of amendments are a direct result of Canada’s participation in various multilateral export control regimes.

The changes to the ECL are as follows:

(1) *A Guide to Canada’s Export Controls — April 2011*

The definition of “Guide” in section 1 of the ECL is replaced by “*A Guide to Canada’s Export Controls — April 2011*” so that it refers to the latest version of the document.

The April 2011 edition of *A Guide to Canada’s Export Controls* incorporates Canada’s obligations and commitments with respect to the four multilateral export control regimes of which Canada is a member. It also includes additions of strategic and military goods and technology of importance to national and international security. Some of the changes include the addition of controls over acoustic seabed survey equipment, laser microphones and underwater electromagnetic receivers incorporating magnetic field sensors, as well as deletions from and clarification to existing export controls, such as the relaxation of controls relating to certain products incorporating cryptographic algorithms where the cryptographic algorithms cannot be used, certain ball bearings and certain fibre optic cables.

(2) Removal of export controls over certain food products

The amendment removes item 5202, “Roe Herring,” from the schedule to the ECL.

(3) Various references to international commitments

References to export control texts issued by various multilateral export control regimes to which Canada is a member, including the *Wassenaar Arrangement on Export Controls for Conventional Arms and Dual-Use Goods and Technologies* (Dual-Use and Munitions Lists), the Nuclear Suppliers Group (Non-Proliferation and Nuclear-Related Dual-Use Lists), the Missile Technology Control Regime (Missile Technology Control Regime List) and the Australia Group (Chemical and Biological Weapons Non-Proliferation List), have been updated to incorporate these commitments into Canadian export control regulation.

#### Complete list of changes

A detailed document highlighting the changes resulting from the amendment of the ECL is available on the Web site of Foreign Affairs and International Trade Canada’s Export Controls Division at [www.exportcontrols.gc.ca](http://www.exportcontrols.gc.ca).

#### 5. Consultation

As is customary when dealing with potential changes to Canada’s export controls regime, the Department of Foreign Affairs

#### 4. Description

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d’exportation contrôlée* apporte divers changements, comme la modification de la définition du terme « Guide », le retrait de mesures de contrôle non nécessaires et la mise à jour des renvois à divers engagements internationaux. La majorité des changements découlent directement de la participation du Canada à divers régimes multilatéraux de contrôle à l’exportation.

Les changements apportés à la LMTEC sont les suivants :

(1) *Guide des contrôles à l’exportation du Canada — avril 2011*

La définition de « Guide » à l’article 1 de la LMTEC est modifiée de façon à renvoyer à la version la plus récente du document, soit le *Guide des contrôles à l’exportation du Canada — avril 2011*.

L’édition d’avril 2011 du *Guide des contrôles à l’exportation du Canada* incorpore les obligations et engagements contractés par le Canada au titre des quatre régimes multilatéraux de contrôle à l’exportation auxquels il participe. Il comprend également l’ajout de marchandises et technologies militaires et stratégiques qui touchent la sécurité nationale et internationale. Parmi les changements apportés figurent l’ajout de contrôles concernant le matériel de levé acoustique des fonds marins, les microphones laser et les récepteurs électromagnétiques sous-marins munis de capteurs de champ magnétique. Certaines suppressions de contrôles à l’exportation et des clarifications visant ces contrôles sont incluses, y compris l’assouplissement des contrôles relatifs à certains produits comportant des algorithmes cryptographiques lorsque ces derniers ne peuvent être utilisés, certains roulements à billes et certains câbles de fibres optiques.

(2) Retrait des contrôles à l’exportation de certains produits alimentaires

Les modifications suppriment de l’annexe à la LMTEC l’article 5202, concernant le « hareng rogué non traité ».

(3) Renvois à des engagements internationaux

Les renvois aux textes régissant les contrôles à l’exportation élaborés dans le cadre de divers régimes multilatéraux de contrôle à l’exportation auxquels participe le Canada, notamment l’Accord de Wassenaar sur le contrôle des exportations d’armes classiques et de biens et technologies à double usage (Liste des marchandises à double usage et Liste de matériel de guerre), le Groupe des fournisseurs nucléaires (Liste de non-prolifération nucléaire et Liste de marchandises à double usage dans le secteur nucléaire), le Régime de contrôle de la technologie des missiles (Liste du régime de contrôle de la technologie des missiles) et le Groupe d’Australie (Liste de non-prolifération des armes chimiques et biologiques), ont été mis à jour afin que ces engagements soient incorporés dans la réglementation sur les contrôles à l’exportation du Canada.

#### Liste complète des changements

Un document détaillé mettant en relief les changements découlant de la modification de la LMTEC peut être consulté sur le site Web de la Direction des contrôles à l’exportation d’Affaires étrangères et Commerce international Canada (MAECI) à l’adresse suivante : [www.international.gc.ca/controls-controles/index.aspx?lang=fra](http://www.international.gc.ca/controls-controles/index.aspx?lang=fra).

#### 5. Consultation

Comme il le fait habituellement lorsque des modifications sont envisagées quant aux contrôles à l’exportation du Canada, le

and International Trade (DFAIT) consulted with private industry and various other Canadian government departments and agencies, including the Department of National Defence and Industry Canada in the elaboration of its positions prior to entering into international negotiations and undertaking commitments. There have been no specific consultations undertaken regarding the implementation of these previously consulted commitments.

In late December 2011, DFAIT requested stakeholder comments regarding the possible removal of roe herring from the ECL. All stakeholders were provided an opportunity to provide their opinion on the control. In total, 10 submissions were received with a majority of respondents expressing strong support for the removal of roe herring from the ECL.

All comments were taken into consideration. DFAIT's responses to those comments calling for the continued inclusion of roe herring on the ECL are summarized below:

(1) Impact on the industry

“The removal of export controls on roe herring will have a negative impact on the fishing industry in British Columbia, including job losses, loss of skilled workers, near monopolistic control by processors and a decrease in economic returns on Canadian resources.”

The Government of Canada is aware that the removal of export controls over unprocessed roe herring may result in an increase in exports of this item. However, given the fact that the intergovernmental agreement that led to the inclusion of roe herring on the ECL has expired, and that the original concerns that led to the implementation of controls over roe herring exports no longer exist, the control on exports of this item is no longer necessary.

(2) The current downturn in the industry is short term in nature

“The current difficulties faced in British Columbia's roe herring fishery are short-term and it will rebound soon with an overall improvement in the resource numbers and innovation in processing.”

The Government of Canada is aware of how seasonal fluctuations can impact an industry such as the roe herring fishery/industry. However, even if improvements subsequently occur in the resource numbers and if innovations in processing occur, since the intergovernmental agreement that gave rise to this control has expired, and no intervening purpose to maintain the control has arisen, the conclusion is that the maintenance of this export control is no longer required. In addition, given that the direct competitors of Canadian exporters of these items are not subject to such export restrictions, the Government of Canada believes that the control should be removed.

## 6. Small business lens

This amendment to the ECL is not expected to result in any increase in the administrative burden for small businesses within Canada.

## 7. Rationale

The *Order Amending the Export Control List* consists of various changes that are largely a direct result of Canada's participation in various multilateral export control regimes, including the *Wassenaar Arrangement of Export Controls for Conventional Arms and*

MAECI a consulté le secteur privé et divers autres ministères et organismes du gouvernement du Canada, notamment la Défense nationale et Industrie Canada, au cours de l'élaboration de ses positions avant d'engager des négociations internationales et de prendre des engagements. Aucune consultation particulière n'a été tenue concernant la mise en œuvre des engagements ayant fait l'objet de consultations auparavant.

À la fin de décembre 2011, le MAECI a demandé aux parties intéressées de donner leur avis au sujet de la possibilité de retirer le hareng rogué de la LMTEC. Toutes les parties intéressées ont ainsi eu l'occasion de faire connaître leur opinion sur les contrôles à cet égard. Au total, 10 mémoires ont été présentés, dont les auteurs étaient pour la plupart très favorables au retrait.

Tous les commentaires ont été pris en considération. Les réponses du MAECI aux commentaires des parties qui ont dit souhaiter que le hareng rogué demeure sur la LMTEC sont résumées ci-après :

(1) Incidence sur l'industrie

« La suppression des contrôles relatifs au hareng rogué aura une incidence négative sur l'industrie de la pêche en Colombie-Britannique, entre autres choses la perte d'emplois, la perte de travailleurs qualifiés, un contrôle quasi monopolistique de la part des transformateurs et la diminution du rendement économique des ressources canadiennes. »

Le gouvernement du Canada est conscient du fait que la suppression des contrôles à l'exportation touchant le hareng rogué non traité pourrait occasionner une hausse des exportations de ce produit. Toutefois, puisque l'entente intergouvernementale à l'origine de l'inclusion du hareng rogué dans la LMTEC est arrivée à échéance et que les préoccupations qui avaient mené initialement à la mise en œuvre des contrôles visant ce type de poisson ne tiennent plus, il n'est plus nécessaire d'en contrôler l'exportation.

(2) Ralentissement de courte durée pour l'industrie

« Les difficultés qu'éprouve actuellement l'industrie de la pêche au hareng rogué en Colombie-Britannique seront de courte durée, car cette industrie se redressera bientôt, grâce à l'accroissement de la ressource et aux nouvelles techniques de transformation. »

Le gouvernement du Canada est conscient que les fluctuations saisonnières peuvent avoir des répercussions sur les industries comme celles de la pêche au hareng rogué. Néanmoins, même si la ressource s'accroît et qu'on a recours à de nouvelles techniques de transformation, comme l'entente intergouvernementale à l'origine de ces contrôles est arrivée à échéance et qu'aucune raison ne justifie le maintien des contrôles, il convient de conclure qu'ils n'ont plus leur raison d'être. En outre, puisque les concurrents directs des exportateurs canadiens de ce produit ne sont pas assujettis à de telles restrictions à l'exportation, le gouvernement du Canada croit que les contrôles devraient être levés.

## 6. Lentille des petites entreprises

Cette modification de la LMTEC ne devrait pas alourdir le fardeau administratif des petites entreprises au Canada.

## 7. Justification

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* apporte divers changements qui, en majeure partie, découlent directement de la participation du Canada à différents régimes multilatéraux de contrôle à l'exportation, dont

*Dual-Use Goods and Technology*, the Nuclear Suppliers Group, the Missile Technology Control Regime and the Australia Group.

As a participating state in these regimes, the Government of Canada implements controls over goods and technology identified in commonly negotiated lists. Changes to these multilateral lists are typically negotiated on an annual basis and in order to be formally incorporated into Canada's export control regime, an amendment to the ECL is required.

The *Order Amending the Export Control List* also removes item 5202, "Roe Herring," from the ECL, as the Government of Canada believes export controls over this item are no longer necessary. It was originally controlled for the purpose of implementing an intergovernmental agreement between the United States and Canada, which has since expired. The Government of Canada, after considering comments received from stakeholder consultations, believes that the original concerns that led to the implementation of controls over roe herring exports no longer exist. There is therefore no current basis for its continued inclusion on the ECL.

## 8. Implementation, enforcement and service standards

Exports of goods and technology listed in the ECL must be authorized by export permits to all destinations except where otherwise stated. The Canada Border Services Agency and the Royal Canadian Mounted Police are responsible for the enforcement of export controls. Failure to possess the required export permit can result in prosecution under the *Export and Import Permits Act*.

## 9. Contact

Blair Hynes  
Deputy Director  
Export Controls Division  
Export and Import Controls Bureau  
Department of Foreign Affairs and International Trade  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 613-996-0558  
Fax: 613-996-9933  
Email: Blair.Hynes@international.gc.ca

l'Accord de Wassenaar sur le contrôle des exportations d'armes classiques et de biens et technologies à double usage, le Groupe des fournisseurs nucléaires, le Régime de contrôle de la technologie des missiles et le Groupe d'Australie.

À titre d'État adhérent à ces régimes, le Canada applique des mesures de contrôle à l'égard des biens et des technologies figurant dans les listes négociées. Les changements apportés à ces listes multilatérales sont généralement négociés chaque année et, pour être officiellement pris en compte dans le régime canadien de contrôle à l'exportation, ils requièrent la modification de la LMTEC.

Le *Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée* a aussi pour objet de supprimer de la LMTEC l'article 5202 « hareng rogué non traité », car le gouvernement du Canada est d'avis que les contrôles à l'exportation de ce type de poisson ne sont plus nécessaires. Le hareng rogué était contrôlé à l'origine en raison d'une entente intergouvernementale entre les États-Unis et le Canada, qui est échue. Or, après avoir consulté les parties intéressées, le gouvernement du Canada estime maintenant que les préoccupations qui avaient mené initialement à la mise en œuvre de contrôles dans ce cas ne tiennent plus. En conséquence, il n'y a plus de raison justifiant l'inclusion du hareng rogué dans la LMTEC.

## 8. Mise en œuvre, application et normes de service

Les exportations de marchandises et de technologies mentionnées dans la LMTEC doivent être autorisées par des licences d'exportation pour toutes les destinations, sauf indication contraire. L'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada sont responsables de l'application des contrôles à l'exportation. Quiconque n'est pas muni de la licence d'exportation requise s'expose à des poursuites en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*.

## 9. Personne-ressource

Blair Hynes  
Directeur adjoint  
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  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 613-996-0558  
Télécopieur : 613-996-9933  
Courriel : Blair.Hynes@international.gc.ca

Registration  
SOR/2013-13 January 31, 2013

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

**Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2013-1 (Norway House Cree Nation)**

P.C. 2013-22 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 29<sup>a</sup> of the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2013-1 (Norway House Cree Nation)*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 2 TO THE FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT, NO. 2013-1 (NORWAY HOUSE CREE NATION)**

**AMENDMENT**

**1. Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
<b>Band</b>	<b>Council of the Band</b>	<b>Reserves</b>	<b>Specified Province</b>
Norway House Cree Nation	Council of the Norway House Cree Nation	Reserves of the Norway House Cree Nation	Manitoba

**COMING INTO FORCE**

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

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue**

Norway House Cree Nation, an Indian band situated north of Lake Winnipeg in Manitoba, asked to be listed in Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*. The Province of Manitoba supports the request. Section 29 of the *First Nations Goods and Services Tax Act* provides that Schedule 2 may be amended by order for that purpose.

Enregistrement  
DORS/2013-13 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

**Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2013-1 (Nation crie de Norway House)**

C.P. 2013-22 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 29<sup>a</sup> de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2013-1 (Nation crie de Norway House)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 2 DE LA LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS, N° 2013-1 (NATION CRIE DE NORWAY HOUSE)**

**MODIFICATION**

**1. L'annexe 2 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
<b>Bande</b>	<b>Conseil de bande</b>	<b>Réserves</b>	<b>Province visée</b>
Nation crie de Norway House	Conseil de la Nation crie de Norway House	Réserves de la Nation crie de Norway House	Manitoba

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Enjeux**

La Nation crie de Norway House, une bande indienne située au nord du lac Winnipeg au Manitoba, a demandé que son nom soit ajouté à l'annexe 2 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi). La province du Manitoba appuie cette demande. L'article 29 de la Loi permet que l'annexe 2 soit modifiée par décret à cette fin.

<sup>a</sup> S.C. 2006, c. 4, s. 96

<sup>b</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67

<sup>1</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67

<sup>a</sup> L.C. 2006, ch. 4, art. 96

<sup>b</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67

<sup>1</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67

**Objectives**

This Order in Council will enable the Norway House Cree Nation, with the agreement of the Province of Manitoba, to exercise provincial-type tax powers within its reserves.

**Description**

The attached Order amends Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* by adding

- the name of the Province of Manitoba;
- the name of the Norway House Cree Nation;
- the name of the council of the Norway House Cree Nation; and
- the description of Norway House Cree Nation's reserves in Manitoba where the provincial-type tax law could apply.

**Consultation**

Norway House Cree Nation requested that Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* be amended to include its name, the name of its council and the description of the reserves where the provincial-type tax could apply. The Province of Manitoba supports the request that Schedule 2 be amended so the Norway House Cree Nation may exercise provincial-type tax powers within its reserves. The amendment is consistent with the request of the Norway House Cree Nation and the Province of Manitoba.

**“One-for-One” Rule**

This Order addresses tax or tax administration and is carved out from the “One-for-One” Rule.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

**Rationale**

Amending Schedule 2 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* in this fashion makes it possible for the council of the Norway House Cree Nation, with the agreement of the Province of Manitoba, to enact a law that imposes a direct tax like a particular provincial tax (e.g. the Manitoba tobacco tax) within its reserves described in the Order. The amendment also makes it possible for the Province of Manitoba and the Norway House Cree Nation to enter into an administration agreement in respect of the band's law.

Listing the Norway House Cree Nation and the Province of Manitoba in Schedule 2 is an enabling measure that does not obligate the band to enact a provincial-type tax law and does not obligate the band or the Province to enter into an agreement concerning the administration of the band's law. If the band and the Province of Manitoba proceed, the band's provincial-type tax would be implemented when the province and the band enter into a tax administration agreement under which the Province administers and enforces the band's tax law and collects the tax for the band.

If an Indian band that is listed in Schedule 2 were to enact a law imposing a tax parallel to a provincial-type tax and enter into a tax agreement with the Province of Manitoba in respect of that law, then the band would realize, in accordance with the provisions of the agreement, a stream of revenue that could be used for the band's purposes.

**Objectifs**

Le décret qui fait l'objet du présent résumé permettra à la Nation crie de Norway House d'exercer dans ses réserves, avec l'accord du Manitoba, des pouvoirs de taxation semblables aux pouvoirs de taxation provinciaux.

**Description**

Le Décret modifie l'annexe 2 de la Loi pour y ajouter ce qui suit :

- le nom du Manitoba;
- le nom de la Nation crie de Norway House;
- le nom du conseil de la Nation crie de Norway House;
- la description des réserves de la Nation crie de Norway House au Manitoba où la bande pourra imposer une taxe semblable à une taxe provinciale.

**Consultation**

La Nation crie de Norway House a demandé que l'annexe 2 de la Loi soit modifiée afin que son nom, le nom de son conseil et la description de ses réserves où sa taxe de type provincial pourrait s'appliquer y soit ajouté. Le Manitoba appuie la demande voulant que l'annexe 2 soit modifiée afin que la Nation crie de Norway House puisse exercer des pouvoirs de taxation de type provincial dans ses réserves. La modification est conforme aux demandes de la Nation crie de Norway House et du Manitoba.

**Règle du « un pour un »**

Ce décret porte sur la fiscalité ou l'administration fiscale et est exempté de la règle du « un pour un ».

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le Décret n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Justification**

Le fait de modifier ainsi l'annexe 2 de la Loi permet au conseil de la Nation crie de Norway House, avec l'accord du Manitoba, d'édicter un texte législatif imposant dans ses réserves visées à cette annexe une taxe directe analogue à une taxe provinciale, comme la taxe du Manitoba sur le tabac. La modification permet aussi au Manitoba et à la Nation crie de Norway House de conclure un accord d'application concernant ce texte législatif.

L'ajout de la Nation crie de Norway House et de la province du Manitoba à l'annexe 2 est une mesure habilitante qui permet à cette bande d'établir des taxes de type provincial. Cet ajout n'oblige pas la bande ou la province à conclure un accord visant l'application du texte législatif de la bande. Si la bande et la province du Manitoba vont de l'avant, la taxe de type provincial de la bande sera mise en œuvre une fois qu'elle et la province auront conclu un accord d'application aux termes duquel la province accepte d'appliquer le texte législatif de la bande et de percevoir la taxe pour elle.

Dans l'éventualité où la bande édictait un texte législatif imposant une taxe analogue à une taxe du Manitoba et concluait avec la province du Manitoba un accord d'application relatif à ce texte, la bande disposerait, conformément aux dispositions de l'accord, d'une source de revenus qu'elle pourrait affecter à ses propres fins.

**Implementation, enforcement and service standards**

No new enforcement or administrative obligations will be created for the Government of Canada as a result of this Order in Council. The Norway House Cree Nation and the Province of Manitoba will be responsible for implementing any resulting arrangements, including arrangements for the administration, enforcement and collection of any provincial-type tax imposed by the band.

**Contact**

Roch Vézina  
Aboriginal Tax Policy Section  
Department of Finance  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-995-3648

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

Le Décret ne crée pas de nouvelles obligations en matière d'application et d'administration pour le gouvernement du Canada. Il incombera à la Nation crie de Norway House et à la province du Manitoba de mettre en œuvre les arrangements rendus possibles par le Décret, y compris ceux visant l'administration, l'application et la perception de toute taxe de type provincial imposée par la bande.

**Personne-ressource**

Roch Vézina  
Section de la politique fiscale autochtone  
Ministère des Finances  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-995-3648



Registration  
SOR/2013-14 January 31, 2013

FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES TAX ACT

**Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2012-2 (Matsqui)**

P.C. 2013-23 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 15<sup>a</sup> of the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2012-2 (Matsqui)*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE 1 TO THE  
FIRST NATIONS GOODS AND SERVICES  
TAX ACT, NO. 2012-2 (MATSQUI)**

**AMENDMENT**

**1. Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act*<sup>1</sup> is amended by replacing “Council of Matsqui” in column 2, opposite “Matsqui” in column 1, with the following:**

Governing Body of Matsqui established under clause 2.1 of its by-law entitled *Matsqui First Nation Custom Election Regulations and Procedures*

**COMING INTO FORCE**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue**

Matsqui, an Indian band situated near Abbotsford, British Columbia, was added to Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* (FNGST Act) by an Order in Council on November 17, 2011. However, the governing body that was initially listed on Schedule 1 is not the body that will enact the Matsqui First Nations Goods and Services Tax (FNGST) law. Section 15 of the FNGST Act provides that Schedule 1 may be amended by order to modify the name of the governing body of any First Nation listed on the Schedule.

<sup>a</sup> S.C. 2005, c. 19, s. 9  
<sup>b</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67  
<sup>1</sup> S.C. 2003, c. 15, s. 67

Enregistrement  
DORS/2013-14 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS

**Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2012-2 (Matsqui)**

C.P. 2013-23 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 15<sup>a</sup> de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2012-2 (Matsqui)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE 1 DE LA LOI  
SUR LA TAXE SUR LES PRODUITS ET  
SERVICES DES PREMIÈRES NATIONS,  
N° 2012-2 (MATSQUI)**

**MODIFICATION**

**1. Dans la colonne 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations*<sup>1</sup>, « Council of Matsqui » figurant en regard de « Matsqui » dans la colonne 1, est remplacé par ce qui suit:**

Le « Governing Body » de Matsqui établi selon l'article 2.1 de son règlement intitulé *Matsqui First Nation Custom Election Regulations and Procedures*

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Enjeux**

Matsqui, bande indienne située près d'Abbotsford (Colombie-Britannique), a été ajouté à l'annexe 1 de la *Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations* (la Loi) par décret le 17 novembre 2011. Par contre, le nom de son corps dirigeant initialement inscrit à l'annexe 1 de la Loi n'est pas le corps dirigeant qui édictera le texte législatif pour la taxe sur les produits et services des premières nations (TPSPN) de Matsqui. L'article 15 de la Loi permet que l'annexe 1 de la Loi soit modifiée par décret afin de modifier le nom du corps dirigeant d'une première nation figurant sur cette annexe.

<sup>a</sup> L.C. 2005, ch. 19, art. 9  
<sup>b</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67  
<sup>1</sup> L.C. 2003, ch. 15, art. 67

**Objectives**

The objective of this Order is to enable Matsqui's governing body to enact a law imposing the FNGST within its reserves.

**Description**

The Order amends Schedule 1 to the *First Nations Goods and Services Tax Act* by modifying the name of the governing body of Matsqui from "Council of Matsqui" to "Governing body of Matsqui established under clause 2.1 of its by-law entitled *Matsqui First Nation Custom Election Regulations and Procedures*."

**Consultation**

Matsqui requested that Schedule 1 to the FNGST Act be amended to modify the name of its governing body. The amendment is consistent with the wishes of Matsqui.

**"One-for-One" Rule**

This Order addresses tax or tax administration and is carved out from the "One-for-One" Rule.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

**Rationale**

This Order is a technical amendment that makes no substantive changes to the FNGST Act. This amendment is needed to allow Matsqui to pass a law imposing the FNGST within its reserves.

First Nations that are listed in Schedule 1 can enact a law imposing the FNGST and enter into a tax administration agreement with the Government of Canada, which would provide the First Nation with a stream of revenue, in accordance with the provisions of the agreement, that could be used for the First Nation's purposes.

**Contact**

Roch Vézina  
Aboriginal Tax Policy Section  
Department of Finance  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-995-3648

**Objectifs**

Le Décret permettra au corps dirigeant de Matsqui d'édicter un texte législatif imposant une TPSPN sur ses réserves.

**Description**

Le Décret modifie l'annexe 1 de la Loi pour y modifier le nom du corps dirigeant de Matsqui de « Council of Matsqui » à « Governing body of Matsqui established under clause 2.1 of its by-law entitled *Matsqui First Nation Custom Election Regulations and Procedures* ».

**Consultation**

Matsqui a demandé que le nom de son corps dirigeant soit modifié à l'annexe 1 de la Loi. La modification est conforme à son souhait.

**Règle du « un pour un »**

Ce décret porte sur la fiscalité ou l'administration fiscale et est exempté de la règle du « un pour un ».

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le Décret n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Justification**

Ce décret est une modification technique qui n'apporte pas de changements substantiels à la Loi. Cette modification est nécessaire pour que Matsqui puisse édicter un texte législatif imposant une TPSPN dans ses réserves.

Les premières nations qui sont mentionnées à l'annexe 1 peuvent édicter un texte imposant la TPSPN et conclure un accord d'application avec le gouvernement du Canada, ce qui permettrait à la première nation de disposer, en conformité avec les dispositions de l'accord, d'une source de revenus qu'elle pourrait affecter à ses propres fins.

**Personne-ressource**

Roch Vézina  
Section de la politique fiscale autochtone  
Ministère des Finances  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-995-3648

Registration  
SOR/2013-15 January 31, 2013

PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND  
TERRORIST FINANCING ACT

### Regulations Amending the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations

P.C. 2013-24 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 73<sup>a</sup> of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations*.

#### REGULATIONS AMENDING THE PROCEEDS OF CRIME (MONEY LAUNDERING) AND TERRORIST FINANCING REGULATIONS

##### AMENDMENTS

**1. Subsection 1(2) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“business relationship” means any relationship with a client, established by a person or entity to which section 5 of the Act applies, to conduct financial transactions or provide services related to those transactions and, as the case may be,

(a) if the client holds one or more accounts with that person or entity, all transactions and activities relating to those accounts; or

(b) if the client does not hold an account, only those transactions and activities in respect of which that person or entity is required to ascertain the identity of a person or confirm the existence of an entity under these Regulations.

It does not include any transaction or activity to which any of paragraphs 62(1)(a), (b) and (d) or any of subsections 62(2) to (4) apply. (*relation d'affaires*)

“ongoing monitoring” means monitoring on a periodic basis based on the risk assessment undertaken in accordance with subsection 9.6(2) of the Act and subsection 71(1) of these Regulations, by a person or entity to which section 5 of the Act applies of their business relationship with a client for the purpose of

(a) detecting any transactions that are required to be reported in accordance with section 7 of the Act;

(b) keeping client identification information and the information referred to in sections 11.1 and 52.1 up to date;

(c) reassessing the level of risk associated with the client's transactions and activities; and

Enregistrement  
DORS/2013-15 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LE RECYCLAGE DES PRODUITS DE LA  
CRIMINALITÉ ET LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS  
TERRORISTES

### Règlement modifiant le Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes

C.P. 2013-24 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 73<sup>a</sup> de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*, ci-après.

#### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE RECYCLAGE DES PRODUITS DE LA CRIMINALITÉ ET LE FINANCEMENT DES ACTIVITÉS TERRORISTES

##### MODIFICATIONS

**1. Le paragraphe 1(2) du *Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« contrôle continu » Surveillance périodique, conforme à l'évaluation des risques prévue au paragraphe 9.6(2) de la Loi et au paragraphe 71(1) du présent règlement et exercée par une personne ou une entité visée à l'article 5 de la Loi, de la relation d'affaires de cette personne ou de cette entité avec un client, en vue de :

a) déceler les opérations devant être déclarées au titre de l'article 7 de la Loi;

b) tenir à jour les renseignements relatifs à l'identité du client et ceux visés à l'article 11.1 et 52.1;

c) réévaluer le niveau de risque découlant des opérations et des activités du client;

d) veiller à ce que les opérations ou les activités concordent avec les renseignements obtenus à l'égard du client et qu'elles soient conformes à l'évaluation des risques réalisée à l'égard de celui-ci. (*ongoing monitoring*)

« relation d'affaires » Toute relation établie par une personne ou une entité visée à l'article 5 de la Loi avec un client en vue d'effectuer des opérations financières ou de fournir des services liés à ces opérations et, le cas échéant :

a) si le client détient un ou plusieurs comptes avec la personne ou l'entité, sont considérées toutes les opérations et les activités liées à ces comptes;

b) si le client ne détient pas de compte, seules sont considérées les opérations et les activités pour lesquelles la personne ou l'entité est tenue, aux termes du présent règlement, de vérifier son

<sup>a</sup> S.C. 2006, c. 12, s. 39

<sup>b</sup> S.C. 2000, c. 17; S.C. 2001, c. 41, s. 48

<sup>1</sup> SOR/2002-184

<sup>a</sup> L.C. 2006, ch. 12, art. 39

<sup>b</sup> L.C. 2000, ch. 17; L.C. 2001, ch. 41, art. 48

<sup>1</sup> DORS/2002-184

(d) determining whether transactions or activities are consistent with the information obtained about their client, including the risk assessment of the client. (*contrôle continu*)

**2. Section 1.2 of the Regulations is replaced by the following:**

1.2 Sections 11.1, 12, 13, 14, 14.1, 15.1, 52.1, 53.1, 54, 54.1, 54.2 and 54.3 do not apply in respect of the credit card acquiring activities of a financial entity.

**3. Section 11.1 of the Regulations is replaced by the following:**

11.1 (1) Every financial entity or securities dealer that is required to confirm the existence of an entity in accordance with these Regulations when it opens an account in respect of that entity, every life insurance company, life insurance broker or agent or legal counsel or legal firm that is required to confirm the existence of an entity in accordance with these Regulations and every money services business that is required to confirm the existence of an entity in accordance with these Regulations when it enters into an ongoing electronic funds transfer, fund remittance or foreign exchange service agreement with that entity, or a service agreement for the issuance or redemption of money orders, traveller's cheques or other similar negotiable instruments, shall, at the time the existence of the entity is confirmed, obtain the following information:

- (a) in the case of a corporation, the names of all directors of the corporation and the names and addresses of all persons who own or control, directly or indirectly, 25 per cent or more of the shares of the corporation;
- (b) in the case of a trust, the names and addresses of all trustees and all known beneficiaries and settlors of the trust;
- (c) in the case of an entity other than a corporation or trust, the names and addresses of all persons who own or control, directly or indirectly, 25 per cent or more of the entity; and
- (d) in all cases, information establishing the ownership, control and structure of the entity.

(2) Every person or entity that is subject to subsection (1) shall take reasonable measures to confirm the accuracy of the information obtained under that subsection.

(3) The person or entity shall keep a record that sets out the information obtained and the measures taken to confirm the accuracy of that information.

(4) If the person or entity is not able to obtain the information referred to in subsection (1) or to confirm that information in accordance with subsection (2), the person or entity shall

- (a) take reasonable measures to ascertain the identity of the most senior managing officer of the entity; and
- (b) treat that entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

(5) If the entity, the existence of which is being confirmed by a person or entity under subsection (1), is a not-for-profit

identité, s'il s'agit d'une personne, ou son existence, s'il s'agit d'une entité.

Sont exclues de la présente définition les opérations financières et les activités visées à l'un des alinéas 62(1)a), b) ou d) ou l'un des paragraphes 62(2) à (4). (*business relationship*)

**2. L'article 1.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

1.2 Les articles 11.1, 12, 13, 14, 14.1, 15.1, 52.1, 53.1, 54, 54.1, 54.2 et 54.3 ne s'appliquent pas à l'égard des activités d'acquisition de cartes de crédit d'une entité financière.

**3. L'article 11.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

11.1 (1) Toute entité financière ou tout courtier en valeurs mobilières tenu de vérifier l'existence d'une entité conformément au présent règlement lorsqu'il ouvre un compte au nom de cette entité, toute société d'assurance-vie ou tout représentant d'assurance-vie ou tout conseiller juridique ou cabinet d'avocats tenu de vérifier l'existence d'une entité conformément au présent règlement et toute entreprise de transfert de fonds ou de vente de titres négociables tenue de vérifier l'existence d'une entité conformément au présent règlement lorsqu'elle conclut un accord de relation commerciale suivie avec cette entité pour le télévirement, la remise de fonds ou des opérations de change, ou un accord de relation commerciale pour l'émission ou le rachat de mandats-poste, chèques de voyage ou autres titres négociables semblables, doit, au moment de la vérification, obtenir les renseignements suivants à l'égard de cette entité :

- a) s'agissant d'une personne morale, le nom de tous ses administrateurs de même que les nom et adresse de toutes les personnes qui détiennent ou contrôlent, directement ou indirectement, au moins vingt-cinq pour cent de ses actions;
- b) s'agissant d'une fiducie, les nom et adresse de tous ses bénéficiaires et ses constituants connus de même que de tous ses fiduciaires;
- c) s'agissant d'une entité autre qu'une personne morale ou une fiducie, les nom et adresse de toutes les personnes qui en détiennent ou contrôlent, directement ou indirectement, au moins vingt-cinq pour cent;
- d) dans tous les cas, les renseignements permettant d'établir la propriété, le contrôle et la structure de l'entité.

(2) Toute personne ou entité assujettie au paragraphe (1) prend des mesures raisonnables pour confirmer l'exactitude des renseignements obtenus au titre de ce paragraphe.

(3) La personne ou l'entité conserve un document faisant état des renseignements obtenus et des mesures prises pour en confirmer l'exactitude.

(4) Si la personne ou l'entité n'est pas en mesure d'obtenir les renseignements visés au paragraphe (1) ou d'en confirmer l'exactitude conformément au paragraphe (2), elle doit, à la fois :

- a) prendre des mesures raisonnables pour vérifier l'identité du premier dirigeant de l'entité;
- b) considérer que cette entité représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

(5) Dans le cas où la vérification visée au paragraphe (1) porte sur une entité qui est un organisme sans but lucratif, la personne ou

organization, the person or entity shall determine, and keep a record that sets out, whether that entity is

- (a) a charity registered with the Canada Revenue Agency under the *Income Tax Act*; or
- (b) an organization, other than one referred to in paragraph (a), that solicits charitable donations from the public.

(6) This section does not apply in respect of a group plan account held within a dividend reinvestment plan or a distribution reinvestment plan, including a plan that permits purchases of additional shares or units by the member with contributions other than the dividends or distributions paid by the sponsor of the plan, if the sponsor of the plan is an entity whose shares or units are traded on a Canadian stock exchange, and that operates in a country that is a member of the Financial Action Task Force.

**4. The Regulations are amended by adding the following after section 52:**

REPORTING OF FINANCIAL TRANSACTIONS AND RECORD KEEPING

**52.1** Every person or entity that enters into a business relationship under these Regulations shall keep a record that sets out the purpose and intended nature of the business relationship.

**5. Subsection 53.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**53.1** (1) Except if the identity has been previously ascertained as required by these Regulations, every person or entity that is subject to these Regulations shall take reasonable measures to ascertain, in accordance with subsection 64(1), the identity of every person with whom the person or entity conducts or attempts to conduct a transaction that is required to be reported to the Centre under section 7 of the Act.

**6. The Regulations are amended by adding the following after section 54.2:**

**54.3** (1) Any financial entity that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 54 or 54.1 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

(2) This section does not apply in respect of a group plan account held within a dividend reinvestment plan or a distribution reinvestment plan, including a plan that permits purchases of additional shares or units by the member with contributions other than the dividends or distributions paid by the sponsor of the plan, if the sponsor of the plan is an entity whose shares or units are traded on a Canadian stock exchange, and that operates in a country that is a member of the Financial Action Task Force.

**54.4** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 54.3(a), the financial entity considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

l'entité qui est tenue d'effectuer la vérification doit déterminer auquel des types d'organisme ci-après celle-ci appartient et conserver ce renseignement dans un document :

- a) organisme de bienfaisance enregistré auprès de l'Agence du revenu du Canada conformément à la *Loi de l'impôt sur le revenu*;
- b) organisme, autre que celui visé à l'alinéa a), qui sollicite des dons de bienfaisance du public.

(6) Le présent article ne s'applique pas à l'égard du compte de régime collectif détenu dans un régime de réinvestissement des dividendes ou des distributions, notamment dans un régime qui permet au membre d'acquérir des actions ou des unités supplémentaires au moyen de cotisations — qui ne sont pas des dividendes ou des distributions versés par le promoteur du régime —, si les actions ou les unités de ce promoteur sont cotées dans une bourse de valeurs au Canada et qu'il exerce ses activités dans un pays membre du Groupe d'action financière.

**4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 52, de ce qui suit :**

DÉCLARATION D'OPÉRATIONS FINANCIÈRES  
ET TENUE DE DOCUMENTS

**52.1** Toute personne ou entité qui établit une relation d'affaires aux termes du présent règlement conserve un document dans lequel est consigné l'objet et la nature projetée de la relation.

**5. Le paragraphe 53.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**53.1** (1) Sauf si l'identité d'une personne a déjà été vérifiée dans des circonstances prévues par le présent règlement, toute personne ou entité assujettie au présent règlement prend des mesures raisonnables pour vérifier, conformément au paragraphe 64(1), l'identité de toute personne qui effectue ou tente d'effectuer avec elle une opération devant être déclarée au Centre en vertu de l'article 7 de la Loi.

**6. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 54.2, de ce qui suit :**

**54.3** (1) Toute entité financière tenue de vérifier l'identité d'une personne ou de vérifier l'existence d'une entité conformément aux articles 54 ou 54.1 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

(2) Le présent article ne s'applique pas à l'égard du compte de régime collectif détenu dans un régime de réinvestissement des dividendes ou des distributions, notamment dans un régime qui permet au membre d'acquérir des actions ou des unités supplémentaires au moyen de cotisations — qui ne sont pas des dividendes ou des distributions versés par le promoteur du régime —, si les actions ou les unités de ce promoteur sont cotées dans une bourse de valeurs au Canada et qu'il exerce ses activités dans un pays membre du Groupe d'action financière.

**54.4** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 54.3a), l'entité financière estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, elle doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**7. Section 56.2 of the Regulations is replaced by the following:**

**56.2** Sections 56, 56.1, 56.3 and 56.4 do not apply to a life insurance company or a life insurance broker or agent when they are dealing in reinsurance.

**56.3** Any life insurance company or life insurance broker or agent that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 56 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**56.4** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 56.3(a), the life insurance company or life insurance broker or agent considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**8. The Regulations are amended by adding the following after section 57.1:**

**57.2** Any securities dealer that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 57 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**57.3** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 57.2(a), the securities dealer considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**9. The Regulations are amended by adding the following after section 59:**

**59.01** Any money services business that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.02** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.01(a), the money service business considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**10. The Regulations are amended by adding the following after section 59.1:**

**59.11** Any accountant or accounting firm that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59.1 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and

**7. L'article 56.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**56.2** Les articles 56, 56.1, 56.3 et 56.4 ne s'appliquent pas à la société d'assurance-vie ou au représentant d'assurance-vie lorsqu'ils exercent des activités de réassurance.

**56.3** Toute société d'assurance-vie ou tout représentant d'assurance-vie tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 56 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**56.4** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 56.3a), la société d'assurance-vie ou le représentant d'assurance-vie estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**8. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 57.1, de ce qui suit :**

**57.2** Tout courtier en valeurs mobilières tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 57 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**57.3** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 57.2a), le courtier en valeurs mobilières estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59, de ce qui suit :**

**59.01** Toute entreprise de transfert de fonds ou de vente de titre négociable tenue de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou cette entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.02** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.01a), l'entreprise de transfert de fonds estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, elle doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**10. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59.1, de ce qui suit :**

**59.11** Tout comptable ou cabinet d'expertise comptable tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59.1 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;

(b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.12** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.11(a), the accountant or accounting firm considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**11. The Regulations are amended by adding the following after section 59.2:**

**59.21** Any real estate broker or sales representative that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59.2 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.22** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.21(a), the real estate broker or sales representative considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**12. The Regulations are amended by adding the following after section 59.3:**

**59.31** Any British Columbia notary public or British Columbia notary corporation that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59.3 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.32** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.31(a), the British Columbia notary public or British Columbia notary corporation considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**13. The Regulations are amended by adding the following after section 59.4:**

**59.41** Any legal counsel or legal firm that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59.4 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.42** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.41(a), the legal counsel or legal firm considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and

(b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.12** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.11a), le comptable ou cabinet d'expertise comptable estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**11. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59.2, de ce qui suit :**

**59.21** Tout courtier ou agent immobilier tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59.2 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.22** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.21a), le courtier ou l'agent immobilier estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59.3, de ce qui suit :**

**59.31** Tout notaire public de la Colombie-Britannique ou société de notaires de la Colombie-Britannique tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59.3 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.32** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.31a), le notaire public de la Colombie-Britannique ou la société de notaires de la Colombie-Britannique estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59.4, de ce qui suit :**

**59.41** Tout conseiller juridique ou cabinet d'avocats tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59.4 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.42** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.41a), le conseiller juridique ou le cabinet d'avocats estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque

apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**14. The Regulations are amended by adding the following after section 59.5:**

**59.51** Any real estate developer that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 59.5 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**59.52** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 59.51(a), the real estate developer considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**15. The Regulations are amended by adding the following after section 60:**

**60.1** Any casino that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 60 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**60.2** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 60.1(a), the casino considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**16. The Regulations are amended by adding the following after section 61:**

**61.1** Any department or agent of Her Majesty in right of Canada or of a province that engages in an activity referred to in section 46 that is required to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in accordance with section 61 shall

- (a) conduct ongoing monitoring of its business relationship with that person or entity; and
- (b) keep a record of the measures taken and the information obtained under paragraph (a).

**61.2** If, as a result of its ongoing monitoring of a business relationship under paragraph 61.1(a), the department or agent of Her Majesty in right of Canada or of a province that engages in an activity referred to in section 46 considers that the risk of a money laundering offence or terrorist activity financing offence is high, it shall treat that person or entity as high risk for the purpose of subsection 9.6(3) of the Act and apply the prescribed special measures in accordance with section 71.1 of these Regulations.

**17. Section 62 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**

(5) Subsections (1) to (3) do not apply if the person or entity is required to take reasonable measures to ascertain the identity of a person in accordance with section 53.1.

élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**14. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 59.5, de ce qui suit :**

**59.51** Tout promoteur immobilier tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 59.5 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**59.52** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 59.51a), le promoteur immobilier estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**15. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 60, de ce qui suit :**

**60.1** Tout casino tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 60 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**60.2** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 60.1a), le casino estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**16. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 61, de ce qui suit :**

**61.1** Tout ministère ou mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province qui exerce l'activité visée à l'article 46 et qui est tenu de vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité conformément à l'article 61 doit :

- a) assurer le contrôle continu de sa relation d'affaires avec cette personne ou entité;
- b) conserver un document établissant les mesures prises et les renseignements obtenus au titre de l'alinéa a).

**61.2** Si, à la suite du contrôle continu visé à l'alinéa 61.1a), le ministère ou le mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province qui exerce l'activité visée à l'article 46 estime que le risque d'une infraction de recyclage des produits de la criminalité ou d'une infraction de financement des activités terroristes est élevé, il doit considérer que la personne ou l'entité en cause représente un risque élevé au titre du paragraphe 9.6(3) de la Loi et appliquer les mesures spéciales visées à l'article 71.1 du présent règlement.

**17. L'article 62 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

(5) Les paragraphes (1) à (3) ne s'appliquent pas si la personne ou l'entité est tenue de prendre des mesures raisonnables pour vérifier l'identité de la personne conformément à l'article 53.1.



**18. Paragraphs 71.1(a) to (c) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) taking enhanced measures based on the risk assessment undertaken in accordance with subsection 9.6(2) of the Act to ascertain the identity of any person or confirm the existence of any entity in addition to the measures required in sections 54, 54.1, 55, 56, 57, 59 and 59.1, subsection 59.2(1), section 59.3, subsection 59.4(1) and sections 59.5, 60 and 61; and

(b) taking any other enhanced measure to mitigate the risks identified in accordance with subsection 9.6(3) of the Act, including,

(i) keeping client identification information and the information referred to in section 11.1 up to date, and

(ii) in addition to the measures required in sections 54.3, 56.3, 57.2, 59.01, 59.11, 59.21, 59.31, 59.41, 59.51, 60.1 and 61.1, conducting ongoing monitoring of business relationships for the purpose of detecting transactions that are required to be reported to the Centre under section 7 of the Act.

**COMING INTO FORCE**

**19. These Regulations come into force one year after the day on which they are registered.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Background**

The *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* (PCMLTFA) is the basis of Canada's anti-money laundering and anti-terrorist financing (AML/ATF) regime. The PCMLTFA applies to designated financial and non-financial entities (known as "reporting entities"), which provide access to the financial system and may therefore be susceptible to abuse by criminals seeking to integrate the proceeds of their crimes into the legitimate economy. The PCMLTFA sets out obligations in the following four categories: customer identification, record keeping, internal compliance, and a mandatory system for reporting suspicious financial transactions and certain other prescribed transactions. The *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations* (PCMLTFR) provide additional clarification to reporting entities as to the situations in which the obligations set out in the PCMLTFA apply and how those obligations should be implemented.

The Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada (FINTRAC) is Canada's financial intelligence unit. FINTRAC's responsibilities include the overall supervision of reporting entities to determine compliance with the PCMLTFA. Alongside FINTRAC is the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI), which is responsible for administering the federal financial institutions statutes. OSFI oversees federally regulated financial institutions to ensure that they are compliant with governing laws and supervisory requirements, and in sound financial condition. One of the key elements of a sound financial institution is an effective and comprehensive AML/ATF set of controls and OSFI plays a key role in assessing federally regulated financial institutions from an AML/ATF compliance perspective. The Superintendent is solely

**18. Les alinéas 71.1a) à c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

a) conformément à l'évaluation des risques prévue au paragraphe 9.6(2) de la Loi, la prise de mesures accrues pour vérifier l'identité d'une personne ou l'existence d'une entité, en sus des mesures prévues aux articles 54, 54.1, 55, 56, 57, 59 et 59.1, au paragraphe 59.2(1), à l'article 59.3, au paragraphe 59.4(1) et aux articles 59.5, 60 et 61;

b) la prise de mesures accrues pour atténuer les risques déterminés conformément au paragraphe 9.6(3) de la Loi, notamment celles prises :

(i) pour tenir à jour les renseignements relatifs à l'identité des clients et les renseignements visés à l'article 11.1,

(ii) pour assurer le contrôle continu des relations d'affaires en vue de déceler les opérations devant être déclarées au Centre en vertu de l'article 7 de la Loi, en sus des mesures prévues aux articles 54.3, 56.3, 57.2, 59.01, 59.11, 59.21, 59.31, 59.41, 59.51, 60.1 et 61.1.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**19. Le présent règlement entre en vigueur un an après la date de son enregistrement.**

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

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

**Contexte**

La *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* (LRPCFAT) est le fondement du régime canadien de lutte contre le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (LRPC/FAT). Elle s'applique aux entités financières et non financières désignées (les « entités déclarantes »), qui donnent accès au système financier et sont donc susceptibles d'être exploitées par des criminels qui cherchent à faire entrer leurs produits de la criminalité dans l'économie légitime. La LRPCFAT contient des obligations dans les quatre domaines suivants : l'identification des clients, la tenue de documents, la conformité et un système obligatoire de déclaration des opérations financières douteuses et de certaines autres opérations visées par règlement. Le *Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* (RRPCFAT) fournit d'autres précisions aux entités déclarantes quant aux situations visées par les obligations énoncées dans la LRPCFAT et quant à la façon de mettre en œuvre ces obligations.

Le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada (CANAFE) est l'unité du renseignement financier du Canada. Il compte au nombre de ses responsabilités la supervision globale des entités déclarantes afin de déterminer si elles se conforment à la LRPCFAT. Parallèlement au CANAFE se trouve le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF), qui est chargé d'administrer les lois régissant les institutions financières fédérales. Le BSIF surveille ces institutions afin de veiller à ce qu'elles se conforment aux lois applicables et aux exigences en matière de supervision et à ce qu'elles soient en bonne situation financière. Un des principaux éléments caractérisant une institution financière solide est une série efficace et complète de mesures de contrôle de la LRPC/FAT. À ce chapitre, le BSIF joue un rôle

responsible for exercising OSFI's authorities under federal legislation, and similar to FINTRAC, monitors compliance by requiring information from federally regulated financial institutions, conducting audits and annual exams.

Specifically in relation to customer identification, reporting entities must know their customers. Reporting entities should be able to identify a client, understand the client's background and occupation and how the client intends to use his or her relationship with the reporting entity, and monitor that client's activities, in order to be in a position to identify transactions that are suspicious and report them to FINTRAC. These activities are commonly known as "customer due diligence" (CDD). The PCMLTFA provides that reporting entities are required to undertake CDD activities only when they conduct prescribed transactions or activities. For instance, financial institutions must conduct CDD when opening an account, while money services businesses must do so only in respect of transactions above a prescribed threshold. The prescribed transactions and activities to which CDD obligations apply differ from sector to sector. The PCMLTFR provide details on how to implement the obligations introduced through the PCMLTFA.

The Financial Action Task Force (FATF) is the international standard setting body for AML/ATF activities, of which Canada is a founding member. The FATF's 40 Recommendations are international standards that member countries have agreed to adopt to fight money laundering and terrorist financing (ML/TF). Recommendation 5, recently reformulated as Recommendation 10, is one of the FATF's six core Recommendations, which are the object of particular attention internationally. It requires member countries to implement measures to ensure that financial institutions and intermediaries are adequately able to identify their customers, to understand their activities, and to conduct ongoing scrutiny of customers' activities. In its 2008 evaluation of Canada, the FATF identified a number of deficiencies in the customer identification and due diligence provisions of the PCMLTFR (i.e. the CDD provisions described above), and Canada was found to be non-compliant with FATF Recommendation 5. As a result, Canada is on the FATF's regular follow-up process. This is considered the first step in a graduated process of disciplinary action to encourage countries to improve their regimes and compliance with the FATF standards.

### Issues and objectives

The FATF has begun increasing pressure on Canada to improve its compliance with Recommendation 5. Failure to do so could mean Canada is moved to the enhanced follow-up process, where it would face enhanced reporting requirements and could be subject to a series of further measures with increasing levels of severity. In order to meet international commitments, be removed from the FATF's follow-up list, and not be moved to the enhanced follow-up process, Canada must demonstrate that it has made sufficient progress on Recommendation 5.

important en évaluant les institutions financières fédérales du point de vue de leur conformité à la LRPC/FAT. Il incombe uniquement au surintendant d'exercer les pouvoirs conférés au BSIF par diverses lois fédérales et, à l'instar du CANAFE, de surveiller la conformité en exigeant de l'information des institutions financières fédérales, et en menant des vérifications et des examens annuels.

En ce qui a trait à l'identification des clients, les entités déclarantes doivent connaître leurs clients. Elles doivent être en mesure d'identifier un client, de comprendre ses antécédents, sa profession et la manière dont il prévoit se servir de sa relation avec elles, ainsi que de surveiller les activités du client pour pouvoir déceler les opérations douteuses et les déclarer au CANAFE. Ces activités sont communément appelées des « mesures de vigilance à l'égard de la clientèle ». Aux termes de la LRPCFAT, les entités déclarantes sont tenues de prendre des mesures de vigilance à l'égard de la clientèle uniquement dans le cas d'opérations ou d'activités visées par règlement. À titre d'exemple, les institutions financières doivent prendre des mesures de vigilance à l'égard de la clientèle lorsqu'elles ouvrent un compte, tandis que les entreprises de transfert de fonds ne sont tenues de le faire qu'à l'égard d'opérations dont le montant est supérieur au seuil visé par règlement. Les opérations et les activités désignées auxquelles s'appliquent les obligations relatives à la prise de mesures de vigilance à l'égard de la clientèle varient selon les secteurs. Le RRPCFAT contient des précisions sur la mise en œuvre des obligations contenues dans la LRPCFAT.

Le Groupe d'action financière (GAFI) est l'organisme international d'établissement de normes en matière d'activités de LRPC/FAT; le Canada est l'un des membres fondateurs de ce groupe. Les 40 recommandations formulées par le GAFI sont des normes internationales que les pays membres ont accepté d'adopter pour lutter contre le recyclage des produits de la criminalité et le financement d'activités terroristes. La recommandation 5, qui vient d'être reformulée pour devenir la recommandation 10, est l'une des six recommandations principales du GAFI, qui suscitent une attention particulière à l'échelle internationale. Elle exige des pays membres qu'ils mettent en œuvre des mesures qui veilleront à ce que les institutions financières et les intermédiaires puissent dûment identifier leurs clients, comprendre leurs activités et assurer une surveillance continue de celles-ci. Dans l'évaluation du Canada que le GAFI a faite en 2008, il a énuméré un certain nombre de lacunes dans les dispositions du RRPCFAT relatives à l'identification des clients et aux mesures de vigilance à l'égard de la clientèle (à savoir les dispositions relatives aux mesures de vigilance à l'égard de la clientèle décrites ci-dessus) et a conclu que le Canada ne se conformait pas à la recommandation 5. Il a donc inscrit le Canada à son processus de suivi périodique, ce qui constitue la première étape d'un processus de mesures disciplinaires de plus en plus sévères qui incite les pays à améliorer leurs régimes et à se conformer aux normes du GAFI.

### Enjeux et objectifs

Le GAFI a commencé à exercer des pressions croissantes sur le Canada pour qu'il renforce sa conformité à la recommandation 5. Si le Canada ne donne pas suite à cette demande, il pourrait être inscrit au processus de suivi accru dans le cadre duquel il serait assujéti à davantage d'exigences en matière de rapports et pourrait être l'objet d'une série de mesures additionnelles de plus en plus sévères. Pour respecter ses engagements internationaux, être retiré de la liste des pays inscrits au processus de suivi du GAFI et ne pas être inscrit au processus de suivi accru, le Canada doit faire la

The deficiencies identified by the FATF result from drafting ambiguities in existing provisions of the PCMLTFR. The FATF requires that all obligations under Recommendation 5 must be explicitly stated, and in detail, in law or regulation. In order to ensure that reporting entities clearly understand their CDD obligations, improve Canada's compliance with Recommendation 5, and promote the continuing strength of Canada's AML/ATF regime, amendments to the PCMLTFR are necessary.

### Description

The following clarifications to the CDD provisions of the PCMLTFR are proposed:

- The term “business relationship” would be defined in the PCMLTFR. The PCMLTFR would also be amended to clarify that, in order to meet their obligations under the PCMLTFA to identify and report suspicious transactions, reporting entities should conduct ongoing monitoring of business relationships with clients, using a risk-based approach, and should obtain information on the purpose of a business relationship when entering into a business relationship with a client.
- The circumstances in which reporting entities should take enhanced CDD measures in respect of high-risk customers, activities or transactions would be clarified to clearly indicate that enhanced measures should be taken in respect of all high-risk clients and activities, and a list of enhanced measures from which reporting entities could choose would be added. The measures would include keeping client information up to date and conducting enhanced ongoing monitoring.
- The PCMLTFR requires certain reporting entities to obtain identification information, in designated circumstances, from all persons who own 25% or more of a corporation or entity. The proposed amendments would specifically clarify that those reporting entities should also obtain documentary evidence from the client that confirms the beneficial ownership information that they have obtained.
- Finally, the PCMLTFR would be amended to clarify that no exceptions exist to reporting entities' current obligation to conduct CDD measures in respect of any transaction or activity which gives rise to a suspicion of ML/TF.

### Consultation

Draft amendments to the PCMLTFR were published in Part I of the *Canada Gazette* on October 13, 2012. Fourteen submissions were received. The submissions received were from industry associations and individual entities covered by the PCMLTFA, and represent the vast majority of sectors to which the PCMLTFA applies.

In general, stakeholders are supportive of the Government's AML/ATF regime, and the comments focused on clarification rather than proposing changes to the stated policy goals.

preuve qu'il a réalisé suffisamment de progrès au chapitre de la conformité à la recommandation 5.

Les lacunes décelées par le GAFI découlent d'ambiguïtés dans le libellé des dispositions actuelles du RRPCFAT. Le GAFI exige que toutes les obligations en vertu de la recommandation 5 soient énoncées explicitement et de manière détaillée dans les lois ou les règlements. Des modifications doivent être apportées au RRPCFAT pour veiller à ce que les entités déclarantes comprennent bien leurs obligations relatives à la prise de mesures de vigilance à l'égard de la clientèle, renforcer la conformité du Canada à la recommandation 5 et promouvoir la vigueur soutenue du régime canadien de LRPC/FAT.

### Description

Les précisions suivantes sont proposées aux dispositions du RRPCFAT portant sur les mesures de vigilance à l'égard de la clientèle :

- L'expression « relation d'affaires » serait définie dans le RRPCFAT, qui serait également modifié afin de préciser que, pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de la LRPCFAT de déceler et de déclarer les opérations douteuses, les entités déclarantes doivent assurer un contrôle continu de leurs relations d'affaires avec les clients en se fondant sur une démarche axée sur le risque et doivent obtenir des renseignements sur l'objet d'une relation d'affaires lorsqu'elles établissent une relation d'affaires avec un client.
- Les circonstances dans lesquelles les entités déclarantes doivent prendre des mesures accrues de vigilance à l'égard de la clientèle concernant des clients, des activités ou des opérations à risque élevé seraient précisées afin d'indiquer clairement que des mesures accrues doivent être prises concernant tous les clients et activités à risque élevé, et une liste de mesures accrues parmi lesquelles les entités déclarantes pourront choisir serait ajoutée. Cette liste comprendrait des mesures telles que tenir à jour les renseignements sur les clients et assurer un contrôle continu accru.
- Le RRPCFAT exige de certaines entités déclarantes qu'elles obtiennent des renseignements sur l'identité, dans des circonstances désignées, de toutes les personnes qui détiennent au moins 25 % des actions d'une personne morale ou d'une entité. Les modifications proposées indiqueraient expressément que ces entités déclarantes doivent également obtenir des preuves documentaires du client qui confirment les renseignements sur la propriété effective qu'elles ont obtenus.
- Enfin, le RRPCFAT serait modifié de manière à préciser que les entités déclarantes ne peuvent se prévaloir d'aucune exception à l'obligation actuelle de prendre des mesures de vigilance à l'égard de la clientèle concernant des opérations ou des activités donnant lieu à un soupçon de recyclage des produits de la criminalité ou de financement d'activités terroristes.

### Consultation

Un projet de modification du RRPCFAT a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 13 octobre 2012. Quatorze commentaires ont été reçus de la part d'associations industrielles et d'entités particulières assujetties à la LRPCFAT, et ces commentaires représentaient la vaste majorité des secteurs auxquels la LRPCFAT s'applique.

Dans l'ensemble, les intervenants appuient le régime de LRPC/FAT du gouvernement, et les commentaires portaient surtout sur l'apport de précisions, au lieu de proposer des modifications aux

Stakeholders requested clarification about the interpretation of some of the new provisions, namely

- The scope of a business relationship;
- The application of the risk-based approach to the new provisions, particularly with respect to ongoing monitoring of a business relationship;
- The application of the phrase “reasonable measures” to the new provisions; and
- The scope of the “purpose and nature of a business relationship.”

In order to address comments where further clarification as to the application of the Regulations was sought, prior to the coming into force of the Regulations, FINTRAC and OSFI will publish updated guidance. Stakeholders will have the opportunity to comment before the guidance materials are finalized.

The following adjustments to the Regulations have been made as a result of stakeholder comments:

- The definition of “business relationship” in subsection 1(2) has been amended by clarifying the particular activities and transactions that are exempt from or included in the definition of “business relationship,” in particular:
  - Accounts opened by mutual fund dealers are exempt from the definition of “business relationship” where there are reasonable grounds to believe that the identity of the account holder has previously been ascertained by a securities dealer; and
  - Existing accounts are subject to the definition of “business relationship.”
- The definition of “ongoing monitoring” in subsection 1(2) has been amended to clarify that information pertaining to the purpose and nature of a business relationship must also be kept up to date, in accordance with the risk-based approach.
- New subsections 11.1(6) and 54.3(2) have been added, to provide that financial entities are exempt from beneficial ownership and ongoing monitoring obligations in respect of members of designated group plan accounts held within dividend reinvestment plans and distribution reinvestment plans. This amendment was made in order to minimize the application of the PCMLTFR to accounts that are at lower risk of ML/TF.

These amendments bring the text of the Regulations in line with the Government’s policy intent. Amendments have also been made to correct drafting errors that appeared in Part I of the *Canada Gazette*. Some comments made by stakeholders were not reflected in the Regulations because the provisions in question fully reflect the Government’s policy intent. Where applicable, clarification with respect to these provisions will be provided in guidance.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal. The proposed amendments do not introduce any new administrative burden on reporting entities, as they simply resolve ambiguities in the PCMLTFR in order to align Canada’s AML/ATF regime more closely with the FATF 40 Recommendations.

objectifs stratégiques énoncés. Les intervenants ont demandé des précisions au sujet de l’interprétation de certaines des nouvelles dispositions, soit :

- la portée d’une « relation d’affaires »;
- l’application d’une démarche axée sur le risque relativement aux nouvelles dispositions, particulièrement en ce qui concerne le contrôle continu d’une relation d’affaires;
- l’application de l’expression « mesures raisonnables » aux nouvelles dispositions;
- la portée « de l’objet et de la nature d’une relation d’affaires ».

Afin de donner suite aux commentaires demandant des précisions additionnelles concernant l’application du Règlement, le CANAFE et le BSIF publieront des lignes directrices à jour avant l’entrée en vigueur du Règlement. Les intervenants auront l’occasion de soumettre des commentaires avant la finalisation des lignes directrices.

Les modifications suivantes ont été apportées au Règlement pour donner suite aux commentaires des intervenants :

- On a modifié la définition de « relation d’affaires », au paragraphe 1(2), en précisant les activités et les opérations particulières qui sont exclues de la définition ou incluses dans celle-ci; plus précisément :
  - les comptes ouverts par des courtiers de fonds mutuels sont exclus de la définition, lorsqu’il existe des motifs raisonnables de croire que l’identité du titulaire de compte a précédemment été vérifiée par un courtier en valeurs mobilières;
  - les comptes existants sont assujettis à la définition de « relation d’affaires ».
- On a modifié la définition de « contrôle continu », au paragraphe 1(2), en précisant que l’information concernant l’objet et la nature d’une relation d’affaires doit aussi être tenue à jour, conformément à la démarche axée sur le risque.
- On a ajouté les nouveaux paragraphes 11.1(6) et 54.3(2), qui prévoient que les entités financières sont exemptées des obligations en matière de propriété effective et de contrôle continu à l’égard des membres de régimes collectifs désignés qui détiennent des comptes dans un régime de réinvestissement de dividendes ou un régime de réinvestissement des distributions. Cette modification vise à minimiser l’application de la LRPCFAT lorsqu’il s’agit de comptes qui présentent un faible risque en matière de RPC/FAT.

Ces modifications font en sorte de rendre le libellé du Règlement conforme à l’intention du gouvernement. Des modifications ont aussi été apportées pour corriger des erreurs de rédaction qui ont été relevées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Certains des commentaires formulés par des intervenants n’ont pas été pris en compte dans le Règlement parce que les dispositions concernées traduisent fidèlement l’intention du gouvernement. S’il y a lieu, les précisions concernant ces dispositions seront fournies dans les lignes directrices.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente proposition. Les modifications proposées n’imposent pas un nouveau fardeau administratif aux entités déclarantes, car elles ne font que corriger des ambiguïtés du RRPCFAT de sorte que le régime canadien de LRPC/FAT soit davantage conforme aux 40 recommandations du GAFI.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are insignificant costs to small business, and small businesses would not be disproportionately affected by the proposed amendments.

**Rationale**

Amendments to the PCMLTFR are necessary in order to improve Canada's compliance with FATF Recommendation 5. Canada has made a political commitment to implement the FATF's standards and to be assessed by the FATF. Failure to make the necessary amendments means that Canada could be moved to the FATF's enhanced follow-up process, where it could be subject to enhanced measures as a result of deficiencies identified in its AML/ATF regime.

**Implementation, enforcement and service standards**

The regulatory amendments will come into force one year after publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Prior to the coming into force of the regulatory amendments, FINTRAC and OSFI will provide updated guidance in order to address the comments provided by stakeholders as outlined above.

**Contact**

All inquiries and comments are to be forwarded to

Leah Anderson  
Director  
Financial Sector Division  
Financial Sector Policy Branch  
Department of Finance  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Email: Leah.Anderson@fin.gc.ca

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, puisque les coûts imposés aux petites entreprises sont minimes et que ces dernières ne seraient pas démesurément touchées par les modifications proposées.

**Justification**

Les modifications du RRPCFAT s'imposent pour que le Canada renforce sa conformité à la recommandation 5 du GAFI. Le Canada a pris l'engagement politique de mettre en œuvre les normes du GAFI et d'être assujéti à des évaluations du GAFI. Si les modifications requises ne sont pas apportées, le Canada pourrait être inscrit au processus de suivi accru du GAFI et pourrait faire l'objet de mesures accrues en raison des lacunes qui ont été décelées au sein de son régime de LRPC/FAT.

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

Les modifications réglementaires entreront en vigueur un an après leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Avant l'entrée en vigueur des modifications réglementaires, le CANAFE et le BSIF fourniront des lignes directrices à jour pour donner suite aux commentaires susmentionnés soumis par les intervenants.

**Personne-ressource**

Les demandes de renseignements et les commentaires doivent être transmis à l'adresse suivante :

Leah Anderson  
Directrice  
Division du secteur financier  
Direction de la politique du secteur financier  
Ministère des Finances  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Courriel : Leah.Anderson@fin.gc.ca

Registration  
SOR/2013-16 January 31, 2013

CANADA NATIONAL PARKS ACT

**Order Amending the Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Canada National Parks Act**

P.C. 2013-25 January 31, 2013

Whereas, in accordance with an agreement between Canada and the Salt River First Nation or any other first nation formed from the division of that First Nation, certain lands are being withdrawn from Wood Buffalo National Park of Canada for purposes of entitlement to land under Treaty Number Eight between Her Majesty the Queen and the Cree, Beaver, Chipewyan and other Indians;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraph 38(1)(b) of the *Canada National Parks Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Canada National Parks Act*.

**ORDER AMENDING THE DESCRIPTION OF WOOD BUFFALO NATIONAL PARK OF CANADA IN SCHEDULE 1 TO THE CANADA NATIONAL PARKS ACT**

**AMENDMENT**

**1. The last two paragraphs of the description of Wood Buffalo National Park of Canada in Part 2 of Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*<sup>1</sup> are replaced by the following:**

Fourthly: in Theoretical Township 121, Range 14, and Theoretical Township 122, Ranges 13 and 14, west of the 4th Meridian, all those portions comprising the Exterior Boundaries of Survey of Tsu Nedehe Tue Indian Reserve No. 196H (Pine Lake Site) as shown on a plan of survey recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number 85626 and registered at the Land Titles Office in Edmonton under number 0126334, the lands containing 5.86 square kilometres (586 hectares), more or less, together with all mines and minerals;

Fifthly: in Theoretical Township 121, Range 13, west of the 4th Meridian and in Theoretical Township 121, Range 14, west of the 4th Meridian, all those portions comprising the Exterior Boundaries of Survey of Dehneeah Tûe Indian Reserve No. 195D (Pine Lake Site) as shown on a plan of survey recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number 92668 and registered at the Land Titles Office in Edmonton under number 0727787, the lands containing 3.95 square kilometres (395.3 hectares), more or less, together with all mines and minerals;

Sixthly: in Theoretical Township 124, Range 12, west of the 4th Meridian, all those portions comprising the Exterior Boundaries of Survey of Delttho Tthén Indian Reserve No. 195C (Salt

Enregistrement  
DORS/2013-16 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA

**Décret modifiant la description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada**

C.P. 2013-25 Le 31 janvier 2013

Attendu que, conformément à l'accord conclu entre le Canada et la Première Nation de Salt River ou toute autre première nation issue de sa division, des terres sont retranchées du parc national Wood Buffalo du Canada pour l'exercice des droits territoriaux sous le régime du traité numéro huit conclu entre Sa Majesté du chef du Canada et les Cris, Beavers, Chipewyans et autres Indiens,

À ces causes, sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 38(1)(b) de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret modifiant la description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LA DESCRIPTION DU PARC NATIONAL WOOD BUFFALO DU CANADA À L'ANNEXE 1 DE LA LOI SUR LES PARCS NATIONAUX DU CANADA**

**MODIFICATION**

**1. Les deux derniers paragraphes de la description du parc national Wood Buffalo du Canada figurant à la partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*<sup>1</sup> sont remplacés par ce qui suit :**

Quatrièmement : dans le canton théorique 121, rang 14, et le canton théorique 122, rangs 13 et 14, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien, les parcelles de terre constituant les limites extérieures de la réserve indienne de Tsu nedehe tue n° 196H (site du lac Pine) sur le levé et qui sont décrites sur le plan d'arpentage déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, sous le numéro 85626, et enregistré au Bureau des titres de biens-fonds à Edmonton sous le numéro 0126334, ces terres ayant ensemble une superficie d'environ 5,86 kilomètres carrés (586 hectares); sont inclus les mines et les minéraux;

Cinquièmement : dans le canton théorique 121, rang 13, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien et dans le canton théorique 121, rang 14, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien, toutes les parcelles de terre constituant les limites extérieures de la réserve indienne de Dehneeah Tûe n° 195D (site du lac Pine) sur le levé et qui sont décrites sur le plan d'arpentage déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, sous le numéro 92668, et enregistré au Bureau des titres de biens-fonds à Edmonton sous le numéro 0727787, ces terres ayant ensemble une superficie d'environ 3,95 kilomètres carrés (395,3 hectares); sont inclus les mines et les minéraux;

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>1</sup> S.C. 2000, c. 32

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 32

<sup>1</sup> L.C. 2000, ch. 32

River Site) as shown on a plan of survey recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number 92669 and registered at the Land Titles Office in Edmonton under number 0727788, the lands containing 0.41 square kilometres (41.1 hectares), more or less, together with all mines and minerals;

Seventhly: in Theoretical Township 125, Range 15, west of the 4th Meridian, all those portions comprising the Exterior Boundaries of Survey of Denevutchelea Indian Reserve No. 195B (Parsons Lake Site) as shown on a plan of survey recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number 92670 and registered at the Land Titles Office in Edmonton under number 0727789, the lands containing 2.41 square kilometres (241 hectares), more or less, together with all mines and minerals;

Eighthly: all of Lots 1000 and 1001, Quad 85A/2, comprising the Exterior Boundaries of Survey of Tourangeau Indian Reserve No. 195A (Little Buffalo River Site) as shown on a plan of survey recorded in the Canada Lands Surveys Records in Ottawa under number 92396 and registered at the Land Titles Office in Yellowknife under number 4146, the lands described as Lot 1000 containing 6.55 square kilometres (655 hectares), more or less, and the lands described as Lot 1001 containing 0.36 square kilometres (35.7 hectares), more or less, together with all mines and minerals;

The remainder containing about 44 778 square kilometres (4,477,832 hectares).

Sixièmement : dans le canton théorique 124, rang 12, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien, toutes les parcelles de terre constituant les limites extérieures de la réserve indienne de Delttho Tthén n° 195C (site de la rivière Salt) sur le levé et qui sont décrites sur le plan d'arpentage déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, sous le numéro 92669, et enregistré au Bureau des titres de biens-fonds à Edmonton sous le numéro 0727788, ces terres ayant ensemble une superficie d'environ 0,41 kilomètres carrés (41,1 hectares); sont inclus les mines et les minéraux;

Septièmement : dans le canton théorique 125, rang 15, à l'ouest du 4<sup>e</sup> méridien, toutes les parcelles de terre constituant les limites extérieures de la réserve indienne de Denevutchelea n° 195B (site du lac Parsons) sur le levé et qui sont décrites sur le plan d'arpentage déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, sous le numéro 92670, et enregistré au Bureau des titres de biens-fonds à Edmonton sous le numéro 0727789, ces terres ayant ensemble une superficie d'environ 2,41 kilomètres carrés (241 hectares); sont inclus les mines et les minéraux;

Huitièmement : la totalité des lots 1000 et 1001, Quad 85A/2, constituant les limites extérieures de la réserve indienne de Tourangeau n° 195A (site de la rivière Little Buffalo) sur le levé et qui sont décrites sur le plan d'arpentage déposé aux Archives d'arpentage des terres du Canada, à Ottawa, sous le numéro 92396, et enregistré au Bureau des titres de biens-fonds à Yellowknife sous le numéro 4146, les terres constituant le lot 1000 ayant ensemble une superficie d'environ 6,55 kilomètres carrés (655 hectares) et celles constituant le lot 1001 ayant ensemble une superficie d'environ 0,36 kilomètres carrés (35,7 hectares); sont inclus les mines et les minéraux.

Le reste représentant une superficie d'environ 44 778 kilomètres carrés (4 477 832 hectares).

## COMING INTO FORCE

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

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Background

The *Canada National Parks Act* (Act) [S.C. 2000, c. 32] requires that any withdrawal of land from Wood Buffalo National Park of Canada (the national park), which spans the boundary of Alberta and the Northwest Territories, for the purpose of land entitlement under Treaty Number Eight (Treaty 8), be done by Order in Council. Pursuant to paragraph 38(1)(b) of the Act, the Governor in Council may, by order, amend or replace the description of the national park in accordance with an agreement between Canada and the Salt River First Nation or with any other First Nation formed from the division of that First Nation, for the purpose of withdrawing any land from the national park that may be required for the purpose of treaty land entitlement.

### Issues and objectives

The Treaty Land Entitlement Settlement Agreement (Settlement Agreement) between the Salt River First Nation, the Government of Canada and the Government of the Northwest Territories signed on June 22, 2002, provides for the creation of the Salt River First Nation Indian Reserve. The Settlement Agreement sets aside

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

### Contexte

La *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (Loi) [L.C. 2000, ch. 32] exige que tout retrait de terre du parc national Wood Buffalo du Canada (Parc national), qui se trouve en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest, pour l'exercice des droits territoriaux sous le régime du Traité numéro huit (Traité n° 8), soit effectué par décret. En vertu de l'alinéa 38(1)b) de la Loi, le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier ou remplacer la description du Parc national conformément à l'accord conclu entre le Canada et la Première nation de Salt River (PNSR), ou toute autre Première nation issue de sa division, en vue de retrancher de ce parc national les terres qui peuvent être requises pour l'exercice des droits fonciers issus de traités.

### Enjeux et objectifs

L'Accord de règlement sur les droits fonciers issus de traités (ci-après nommé « Accord de règlement ») qui a été signé le 22 juin 2002 par la PNSR, le gouvernement du Canada et le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest prévoit la création de la réserve indienne de la PNSR. L'Accord de règlement prévoit la mise de

approximately 267 square kilometres (166 square miles) of reserve lands at 16 sites in and around the town of Fort Smith, and 4 sites in the national park. An Order in Council is required to remove the lands from the national park.

The proposed *Order Amending the Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Canada National Parks Act* would amend the current description of the national park in Schedule 1 to the Act to allow the four parcels of lands to be withdrawn from the national park in order to be added to Salt River First Nation Indian Reserve.

### Description

Four parcels of land totalling approximately 13.65 km<sup>2</sup> would be removed from the national park for the purpose of adding them to the Salt River First Nation Indian Reserve. The four parcels that have been selected from within the national park are: Pine Lake (3.95 km<sup>2</sup>), Little Buffalo River (6.9 km<sup>2</sup>), Salt River (0.4 km<sup>2</sup>) and Parsons Lake (2.4 km<sup>2</sup>).

Members of the Salt River First Nation would benefit from the use of these culturally important lands for recreational and traditional activities (e.g. camping and berry picking) and seasonal accommodation (e.g. trappers' cabins and summer camps). Prohibited land uses at all four sites (as per the Settlement Agreement) include commercial timber harvesting and the commercial extraction of minerals or hydrocarbons, as well as the hunting of bison. An environmental assessment has determined that there would be no adverse effect on the national park's ecological integrity for the following reasons:

- provisions within the Settlement Agreement restrict the development of the Indian Reserve to land uses that are compatible with the ecological integrity of the surrounding national park landscape (e.g. camping and berry picking);
- Parks Canada and the Salt River First Nation are committed to ongoing consultation with each other in relation to land use planning in respect of Indian Reserve land and adjacent land within the national park; and
- Parks Canada and Salt River First Nation have agreed that Indian Reserve land will be managed with traditional care for the environment in a way to preserve and protect the ecological integrity of the national park for the benefit of present and future generations of all Canadians.

The four parcels of land within the national park that were selected for the creation of an Indian Reserve have never been used in a way that would have led to possible contamination. These four parcels of land were selected by the Salt River First Nation because of their cultural value and support of traditional activities such as berry picking, hunting and trapping.

This regulatory initiative would be the third time this provision of the Act has been used. The first, an *Order Amending the Description of Riding Mountain National Park of Canada in Schedule 1 to the Act*, was approved and registered as SOR/2003-345 on October 23, 2003. In this case, parcels of land were withdrawn from the national park for the Keeseekoowenin Ojibway First Nation. The second, an *Order Amending the Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Act*, was approved and registered as SOR/2004-300 on December 7, 2004. In this case, parcels of land were withdrawn from the national park for the Smith's Landing First Nation.

côté d'environ 267 kilomètres carrés (166 milles carrés) de terres de réserve à 16 endroits aux environs de la ville de Fort Smith et à 4 endroits situés dans le Parc national. Puisque certaines de ces terres proviendront du Parc national, un décret est requis.

Le *Décret modifiant la description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada* qui a été proposé modifiera la description actuelle du Parc national à l'annexe 1 de la Loi en permettant que quatre parcelles de terrain du Parc national soient retranchées afin d'être ajoutées à la réserve indienne de la Première nation de Salt River.

### Description

Les quatre parcelles de terrain, totalisant environ 13,65 km<sup>2</sup>, seraient retranchées du Parc national afin d'être ajoutées à la réserve indienne de la Première nation de Salt River. Les quatre parcelles sélectionnées à l'intérieur du Parc national sont les suivantes : lac Pine (3,95 km<sup>2</sup>); rivière Little Buffalo (6,9 km<sup>2</sup>); rivière Salt (0,4 km<sup>2</sup>); lac Parsons (2,4 km<sup>2</sup>).

Les membres de la Première nation de Salt River profiteront de l'accès à ces terres importantes sur le plan culturel pour s'adonner à des activités récréatives et traditionnelles comme le camping et la cueillette de baies, ainsi que pour y vivre sur une base saisonnière, notamment dans des cabanes de trappeur et des campements d'été. L'Accord de règlement prévoit qu'aux quatre endroits en question, il sera interdit de faire la récolte de bois et d'extraire des minéraux et des hydrocarbures à des fins commerciales ainsi que de chasser le bison. Une étude d'impact environnemental a déterminé que les activités susmentionnées n'auront aucun effet négatif sur l'intégrité écologique du Parc national pour les raisons suivantes :

- les dispositions de l'Accord de règlement limitent les activités liées au développement de la réserve indienne (par exemple le camping et la cueillette de baies) à celles qui respectent l'intégrité écologique des environs du Parc national;
- l'Agence Parcs Canada et la Première nation de Salt River se sont engagées à se consulter régulièrement au sujet de la planification de l'utilisation des terres de la réserve indienne et des terres adjacentes situées dans le Parc national;
- Parcs Canada et la Première nation de Salt River ont convenu que les terres de la réserve indienne seront administrées d'une manière traditionnelle et respectueuse de l'environnement, de façon à préserver et à protéger l'intégrité écologique du Parc national afin que les Canadiens d'aujourd'hui et de demain puissent en profiter.

Les quatre parcelles de terrain du Parc national qui ont été sélectionnées pour la création d'une réserve indienne n'ont jamais été utilisées d'une façon qui aurait pu entraîner leur contamination. La Première nation de Salt River a sélectionné ces quatre parcelles de terrain parce qu'elles ont une valeur culturelle et qu'on peut y pratiquer des activités traditionnelles telles que la cueillette de baies, la chasse et le trappage.

Ce projet de règlement constituerait le troisième cas d'utilisation de la disposition de la loi en question. Le premier, le *Décret modifiant la description du Parc national du Mont-Riding du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, a été approuvé et enregistré sous le code DORS/2003-345 le 23 octobre 2003. Dans ce cas, les parcelles de terrain ont été retranchées du parc national pour la Première nation Ojibway Keeseekoowenin. Le deuxième, le *Décret modifiant la description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada*, a été approuvé et enregistré sous le code DORS/2004-300 le 7 décembre 2004. Dans ce cas, les parcelles de



Aside from the general administrative costs associated with this land excision, there would be no additional cost to Parks Canada. Any additional administrative costs related to the addition of the four parcels of land to the Salt River First Nation Indian Reserve would be assumed by Aboriginal Affairs and Northern Development Canada (formally known as Indian and Northern Affairs Canada) and cannot be estimated at this time.

### Consultation

The Salt River First Nation Settlement Agreement was signed in a public ceremony in Fort Smith on June 22, 2002. It officially came into effect when it was formally signed by the Minister of Indian Affairs and Northern Development on March 26, 2002.

In December 1998, Parks Canada initiated negotiations on the creation of Indian reserves within the national park as part of Canada's overall settlement of two outstanding treaty land entitlement claims under Treaty 8. Two bands were involved — the Smith's Landing First Nation and the Salt River First Nation. In the case of both First Nations, Parks Canada negotiated the lands that would become Indian reserves in the national park at a side-table process. The national park chapter is a schedule to the final Settlement Agreement between Canada and the Salt River First Nation and was negotiated by Parks Canada. The broader negotiations with Salt River First Nation were led by Aboriginal Affairs and Northern Development Canada.

Section 38 of the Act provides the authority for the excision of national park lands to establish the Indian reserves for Smith's Landing First Nation and Salt River First Nation by Order in Council, once a Settlement Agreement had been approved.

During the preconsultation phase on the Settlement Agreement led by the Government of Canada in 2000, there were a number of media releases and a public information meeting was held to outline the treaty land entitlement negotiations to settle Salt River First Nation's outstanding land provisions in Treaty 8.

Following consultations with Aboriginal groups associated with the national park about the proposed land selection by the Salt River First Nation, the Settlement Agreement, including the chapter dealing with the excision of lands from the national park, was ratified by Salt River First Nation Band members in December 2001.

On March 20, 2001, a public information meeting for the Salt River First Nation land selection in the national park was held at the Pelican Rapids Inn, in Fort Smith. The meeting was attended by members of the public, the Salt River First Nation, the Smith's Landing First Nation and the South Slave Métis Council (now known as the Northwest Territory Métis Nation). The Chief of the Mikisew Cree First Nation in Fort Chipewyan, the Chief of Smith's Landing First Nation in Fort Fitzgerald, the Chief of the Salt River First Nation, the President of the South Slave Métis Council, the Mayor of Fort Smith, the local media, and the local member of the legislative assembly were also invited to the Fort Smith public meeting. Only the Chief of Salt River First Nation and a local journalist accepted the invitation.

terrain ont été retranchées du parc national pour la Première nation de Smith's Landing.

Aucuns frais, mis à part les frais liés au retranchement de ces terres, ne devraient être assumés par Parcs Canada. Certains frais d'administration supplémentaires liés à l'ajout des quatre parcelles de terrain à la réserve indienne de la Première nation de Salt River seront assumés par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada (anciennement nommé Affaires indiennes et du Nord Canada), mais il est impossible de les estimer pour le moment.

### Consultation

L'Accord de règlement avec la Première nation de Salt River a été signé le 22 juin 2002 dans le cadre d'une cérémonie publique à Fort Smith. Il est officiellement entré en vigueur lorsqu'il a été signé par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 26 mars 2002.

En décembre 1998, Parcs Canada a entrepris des négociations sur la création de réserves indiennes à l'intérieur du Parc national dans le cadre du règlement global de deux revendications sur les droits fonciers en vertu du Traité n° 8. Deux bandes étaient concernées, soit la Première nation de Smith's Landing et la Première nation de Salt River. Dans les deux cas, Parcs Canada a mené les négociations sur les parties du Parc national qui deviendraient des réserves indiennes dans le cadre d'un processus secondaire. Le chapitre sur le Parc national, qui constitue une annexe de l'Accord de règlement définitif entre Canada et la Première nation de Salt River, a été négocié par Parcs Canada. Les négociations d'ensemble avec la Première nation de Salt River ont été menées par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada.

L'article 38 de la Loi donne le pouvoir de retrancher de terres du Parc national au moyen d'un décret, afin d'établir les réserves indiennes de la Première nation de Smith's Landing et de la Première nation de Salt River une fois qu'un accord aurait été approuvé.

Durant les consultations préalables sur l'Accord de règlement menées par le gouvernement du Canada en 2000, on a diffusé plusieurs communiqués de presse, en plus de tenir une réunion d'information publique, afin de donner un aperçu des négociations sur les droits fonciers issus de traités, entreprises en vue de régler les dispositions litigieuses du Traité n° 8 qui concernaient la Première nation de Salt River.

Après consultation des groupes autochtones concernés par le Parc national sur le choix des terres par la Première nation de Salt River, l'Accord de règlement, y compris le chapitre traitant du retranchement de terres au Parc national, a été ratifié par les membres de la Première nation de Salt River en décembre 2001.

Le 20 mars 2001, une réunion publique d'information sur le choix des terres par la Première nation de Salt River dans le Parc national a eu lieu au Pelican Rapids Inn, à Fort Smith. Des membres du public, de la Première nation de Salt River, de la Première nation de Smith's Landing et du Conseil des Métis de South Slave (maintenant connu sous le nom de Nation des Métis des Territoires du Nord-Ouest) ont assisté à la rencontre. Le chef de la Première nation Cri Mikisew de Fort Chipewyan, le chef de la Première nation de Smith's Landing à Fort Fitzgerald, le chef de la Première nation de Salt River, le président du Conseil des Métis de South Slave, le maire de Fort Smith, les médias locaux ainsi que le membre de l'assemblée législative local ont aussi été conviés à cette réunion. Seuls le chef de la Première nation de Salt River et un journaliste de la région ont accepté l'invitation.

At the Fort Smith public meeting, two issues were raised by the participants: (1) the impact of the land selection on public recreation in the national park at two of the locations — Salt River and Pine Lake; and (2) a request from a member of the South Slave Métis to be consulted about the land selection as they had asserted an overlapping claim for the lands in question. The Salt River First Nation reassured the individual that there would be no recreational impact. The other person was advised that the Crown (i.e. Parks Canada) had a legal obligation to meet the treaty obligations of the First Nations in the area, who had originally requested land in the national park before it was established in 1921.

In addition to the local public information meeting held in March 2001, Parks Canada also advised various national environmental non-governmental organizations (e.g. Canadian Parks and Wilderness Society) about the Settlement Agreement. No objections were raised.

On July 5, 2011, a letter was sent to all 11 Aboriginal groups associated with the national park to inform them of Parks Canada's intention to formally proceed with this Order in Council. The only response was from the Northwest Territory Métis Nation (NWTMN) who were primarily concerned with the original consultation process regarding land selection under the Settlement Agreement and how it would impact their ability to continue to utilize lands within the national park for traditional harvesting purposes and any other interests they might have in the land.

Parks Canada responded to the NWTMN by indicating that they had been consulted earlier as part of the Government of Canada's overall consultation process for treaty land entitlement and that Aboriginal Affairs and Northern Development Canada had provided them with copies of documents reflecting engagement with the NWTMN during the Salt River Settlement Agreement negotiations.

The NWTMN have also requested an opportunity to select lands in the national park as part of their own land selection negotiations. The rights and privileges of the NWTMN in the national park are being formally addressed by Canada through the federal claims negotiations process.

In terms of the utilization of lands within the national park for traditional harvesting purposes, Parks Canada is currently working with the NWTMN, and other Aboriginal groups surrounding the national park, to address their concerns through the revision of the *Wood Buffalo National Park Game Regulations*.

In early November 2011, the NWTMN was provided with an additional two week opportunity to comment on Parks Canada's response. No further comments were received.

Finally, the Order was published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 30, 2012, and no representations were made.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal as there are no businesses currently operating on these parcels of land. Furthermore, commercial activities on these parcels of land are identified as prohibited land uses under the Settlement Agreement.

À la rencontre publique de Fort Smith, deux questions ont été soulevées par les participants : (1) une personne s'est informée de l'incidence du choix des terres sur les activités récréatives offertes à la population à deux endroits dans le Parc national, soit la rivière Salt et le lac Pine; (2) un membre des Métis de South Slave a demandé que son conseil soit consulté sur le choix des terres, étant donné que les Métis revendiquent aussi les terres à cet endroit. La Première nation de Salt River a rassuré l'auteur de la première question en déclarant qu'il n'y aurait aucune incidence sur les activités récréatives. Par ailleurs, on a répondu à l'auteur de la deuxième question que la Couronne (c'est-à-dire Parcs Canada) devait, aux termes de la loi, respecter les obligations qui figurent dans le traité relativement aux Premières nations de la région, qui ont revendiqué les terres avant la création du Parc national en 1921.

En plus de tenir une rencontre publique d'information en mars 2001, Parcs Canada a informé du projet diverses organisations non gouvernementales nationales dédiées à l'environnement (par exemple Société pour la nature et les parcs du Canada), qui n'ont pas soulevé d'objections.

Le 5 juillet 2011, une lettre a été envoyée aux 11 groupes autochtones concernés par le Parc national afin de les informer que Parcs Canada avait l'intention de demander officiellement un décret. La seule réponse est venue de la Nation des Métis des Territoires du Nord-Ouest (NMTNO), qui se préoccupait surtout du processus initial de consultation entourant le choix des terres en vertu de l'Accord de règlement ainsi que de son incidence sur la capacité de cette dernière de continuer à utiliser les terres du Parc national pour l'exploitation traditionnelle et de ses répercussions sur les autres intérêts qu'ils pourraient avoir à l'égard des terres.

L'Agence Parcs Canada a répondu à la NMTNO qu'elle avait été consultée auparavant dans le cadre du processus global de consultation du gouvernement sur les droits fonciers issus d'un traité et qu'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada lui avait fourni des copies des documents attestant de l'engagement pris à l'égard de la NMTNO durant les négociations sur l'Accord de règlement.

La NMTNO a aussi demandé de pouvoir choisir des terres à l'intérieur du Parc national dans le cadre de ses propres négociations. Le gouvernement du Canada s'affaire à statuer officiellement sur les droits et privilèges de la NMTNO à l'intérieur du Parc national dans le cadre du processus de négociation associé aux revendications.

En ce qui a trait à l'utilisation de terres à l'intérieur du parc national pour l'exploitation traditionnelle, Parcs Canada collabore actuellement avec la NMTNO et d'autres groupes autochtones établis autour du Parc national afin de donner suite à leurs préoccupations par la révision du *Règlement sur le gibier du parc de Wood-Bufferlo*.

Au début de novembre 2011, la NMTNO a obtenu deux semaines de plus pour commenter la réponse de Parcs Canada. Aucun commentaire supplémentaire n'a été reçu.

Finalement, ce décret a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 30 juin 2012 et aucune représentation n'a été faite.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, étant donné qu'il n'existe aucune entreprise dans ces parcelles. De plus, les activités commerciales dans ces parcelles sont interdites aux termes de l'Accord de règlement.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no administrative burden costs on small business resulting from the amendments.

**Rationale**

Paragraph 38(1)(b) of the Act provides for the excision of the national park lands to establish the Indian reserves for Smith's Landing First Nation and Salt River First Nation by Order in Council, once a Settlement Agreement has been approved. The Salt River First Nation Settlement Agreement, including the national park chapter dealing with the excision of lands from the national park, was ratified by Salt River First Nation Band members in December 2001.

**Implementation, enforcement and service standards**

In accordance with the Settlement Agreement, upon approval of this regulatory initiative by the Governor in Council, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada would facilitate all subsequent steps for the land transfer to the Salt River First Nation Indian Reserve whereby the land would be administered under the *Indian Act*.

Process to add land to the Salt River First Nation Indian Reserve

**A. Amendment to the national park description**

Parks Canada would submit the proposed Order in Council for approval by the Governor in Council to amend the description of the national park for the purpose of withdrawing four parcels of land from the national park for purposes of entitlement to land under Treaty 8 and the Settlement Agreement.

**B. Parcels of land revert back to Province or Territory**

The three parcels of land in the southern section of the national park located in Alberta would revert back to Alberta and one parcel of land in the northern end of the national park located in Northwest Territories would revert back to the federal government (i.e. Aboriginal Affairs and Northern Development Canada).

The parcels of land located in Alberta cannot be transferred directly to Aboriginal Affairs and Northern Development Canada because, under the Alberta Schedule to the *Constitution Act, 1930*, the administration and control of provincial Crown land including mines and minerals, rests with the Government of Alberta.

**C. Parcels of land transferred to Aboriginal Affairs and Northern Development Canada**

Using an Order in Council approved by the Lieutenant Governor in Council, the Province of Alberta would transfer in perpetuity, the administration and control of the three parcels of land, including mines and minerals, to Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, pursuant to paragraph 14 of the Alberta Schedule to the *Constitution Act, 1930*.

**D. Addition of four parcels of land to the Salt River First Nation Indian Reserve**

Via another Order in Council for approval by the Governor in Council, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada would undertake the necessary steps as set out in the Settlement

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car le Décret n'entraîne aucun coût lié au fardeau administratif pour les petites entreprises.

**Justification**

L'alinéa 38(1)(b) de la Loi prévoit le retranchement des terres au Parc national afin de créer les réserves indiennes de la Première nation de Smith's Landing et de la Première nation de Salt River au moyen d'un décret, une fois qu'un accord aura été approuvé. L'Accord de règlement avec la Première nation de Salt River, y compris le chapitre traitant du retranchement de terres au Parc national, a été ratifié par les membres de la Première nation de Salt River en décembre 2001.

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

Conformément à l'Accord de règlement, à la suite de l'approbation de ce projet de réglementation par le gouverneur en conseil, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada facilitera la réalisation des étapes restantes en vue de l'ajout des parcelles à la réserve indienne de la Première nation de Salt River. Ces parcelles seront alors gérées conformément à la *Loi sur les Indiens*.

Processus d'ajout de parcelles de terrain à la réserve indienne de la Première nation de Salt River

**A. Modification de la description du Parc national**

Parcs Canada présentera le décret proposé au gouverneur en conseil afin qu'il approuve la modification de la description du Parc national pour que quatre parcelles de terrain du Parc national soient retranchées pour l'exercice des droits fonciers issus du Traité n° 8 et de l'Accord de règlement.

**B. Parcelles de terrain retournées à la province ou au territoire**

Les trois parcelles de terrain situées dans la partie sud du Parc national, en Alberta, retourneront au gouvernement de l'Alberta, et une parcelle de terrain située à l'extrémité nord du Parc national, dans les Territoires du Nord-Ouest, retournera au gouvernement fédéral (c'est-à-dire à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada).

Les parcelles de terrain situées en Alberta ne peuvent pas être transférées directement à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, car aux termes de l'annexe de l'Alberta à la *Loi constitutionnelle de 1930*, l'administration et le contrôle des terres de la Couronne provinciale, notamment les mines et les minéraux, reviennent au gouvernement de l'Alberta.

**C. Parcelles de terrain transférées à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada**

Le gouvernement de l'Alberta transférera (au moyen d'un décret approuvé par le lieutenant-gouverneur en conseil), à perpétuité, l'administration et le contrôle de trois parcelles de terrain, notamment des mines et des minéraux, à Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, aux termes du paragraphe 14 de l'annexe de l'Alberta à la *Loi constitutionnelle de 1930*.

**D. Ajout de quatre parcelles de terrain à la réserve indienne de la PNSR**

Affaires autochtones et Développement du Nord Canada adoptera les mesures nécessaires (c'est-à-dire un autre décret soumis au gouverneur en conseil aux fins d'approbation), comme il est

Agreement, to set aside the land for the Indian Reserve, including the land within the Northwest Territories, for the use and benefit of Salt River First Nation.

**Contact**

Julie Lacasse  
Senior Advisor  
Legislative Affairs  
Policy, Legislative and Cabinet Affairs  
Parks Canada Agency  
25 Eddy Street, 4th Floor (25-4-Q)  
Gatineau, Quebec  
K1A 0M5  
Telephone: 819-994-5138  
Fax: 819-997-5140  
Email: julie.lacasse@pc.gc.ca

indiqué dans l'Accord de règlement, pour mettre de côté les terres de la réserve indienne, notamment celles situées dans les Territoires du Nord-Ouest, afin qu'elles soient à l'usage et au profit de la Première nation de Salt River.

**Personne-ressource**

Julie Lacasse  
Conseillère principale  
Affaires législatives  
Politiques, Affaires législatives et du Cabinet  
Agence Parcs Canada  
25, rue Eddy, 4<sup>e</sup> étage (25-4-Q)  
Gatineau (Québec)  
K1A 0M5  
Téléphone : 819-994-5138  
Télécopieur : 819-997-5140  
Courriel : julie.lacasse@pc.gc.ca

Registration  
SOR/2013-17 January 31, 2013

NATIONAL ENERGY BOARD ACT

**Regulations Amending the National Energy Board Processing Plant Regulations (Miscellaneous Program)**

P.C. 2013-26 January 31, 2013

The National Energy Board, pursuant to subsection 48(2)<sup>a</sup> of the *National Energy Board Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Processing Plant Regulations (Miscellaneous Program)*.

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to subsection 48(2)<sup>a</sup> of the *National Energy Board Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the National Energy Board Processing Plant Regulations (Miscellaneous Program)*, made by the National Energy Board.

**REGULATIONS AMENDING THE NATIONAL ENERGY BOARD PROCESSING PLANT REGULATIONS (MISCELLANEOUS PROGRAM)**

**AMENDMENTS**

**1. The definition “construction” in section 1 of the *National Energy Board Processing Plant Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“construction” includes clearing or grading. (*construction*)

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

(b) the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*.

**(2) Subsection 4(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) If there is an inconsistency between these Regulations and the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*, the latter Regulations prevail to the extent of that inconsistency.

**3. Section 6 of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

**6.** If a company is required by these Regulations to develop a design, specification, program, manual, procedure, measure or plan, the Board may order amendments to it if they are necessary for safety or environmental reasons or in the public interest.

**4. Section 8 of the Regulations is repealed.**

**5. Subsection 9(2) of the Regulations is repealed.**

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

b) informer l’entrepreneur des pratiques et méthodes spéciales en matière de sécurité à suivre en raison de ces conditions ou aspects;

Enregistrement  
DORS/2013-17 Le 31 janvier 2013

LOI SUR L’OFFICE NATIONAL DE L’ÉNERGIE

**Règlement correctif visant le Règlement de l’Office national de l’énergie sur les usines de traitement**

C.P. 2013-26 Le 31 janvier 2013

En vertu du paragraphe 48(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur l’Office national de l’énergie*<sup>b</sup>, l’Office national de l’énergie prend le *Règlement correctif visant le Règlement de l’Office national de l’énergie sur les usines de traitement*, ci-après.

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu du paragraphe 48(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur l’Office national de l’énergie*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement correctif visant le Règlement de l’Office national de l’énergie sur les usines de traitement*, ci-après, pris par l’Office national de l’énergie.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT DE L’OFFICE NATIONAL DE L’ÉNERGIE SUR LES USINES DE TRAITEMENT**

**MODIFICATIONS**

**1. La définition de « construction », à l’article 1 du *Règlement de l’Office national de l’énergie sur les usines de traitement*<sup>1</sup>, est remplacée par ce qui suit :**

« construction » S’entend notamment des travaux de dégagement ou de nivellement. (*construction*)

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

b) du *Règlement canadien sur la santé et la sécurité au travail*.

**(2) Le paragraphe 4(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) If there is an inconsistency between these Regulations and the *Canada Occupational Health and Safety Regulations*, the latter Regulations prevail to the extent of that inconsistency.

**3. L’article 6 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6.** If a company is required by these Regulations to develop a design, specification, program, manual, procedure, measure or plan, the Board may order amendments to it if they are necessary for safety or environmental reasons or in the public interest.

**4. L’article 8 du même règlement est abrogé.**

**5. Le paragraphe 9(2) du même règlement est abrogé.**

**6. L’alinéa 15(1)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) informer l’entrepreneur des pratiques et méthodes spéciales en matière de sécurité à suivre en raison de ces conditions ou aspects;

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 84(2)

<sup>b</sup> R. S., c. N-7

<sup>1</sup> SOR/2003-39

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, par. 84(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. N-7

<sup>1</sup> DORS/2003-39

**7. Paragraph 26(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the construction activities at its processing plant do not create a detriment to property or to the environment or a hazard to the safety of persons that is greater than the detriment or hazard normally associated with identical activities carried on elsewhere in Canada;

**8. Subsection 28(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) The company, or the agent or mandatary who supervised the test, shall prepare, date and sign a record of the test.

**9. Paragraph 33(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) maintenance activities at its processing plant do not create a detriment to the environment or a hazard to the safety of persons that is greater than the detriment or hazard normally associated with identical activities carried on elsewhere in Canada; and

**10. Paragraph 39(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) retain, in accordance with the record retention and handling program referred to in section 55, data recorded at the processing plant for analysis in the event of an incident;

**11. (1) Paragraph 40(a) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(a) operate all hazard-detection devices as part of regular maintenance activities to test whether they are functional; and

**(2) Paragraph 40(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) document all tests, repairs and replacement of parts in the hazard-detection devices and retain, in accordance with the records retention and handling program referred to in section 55, the documents.

**12. Paragraph 44(2)(b) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

b) les pratiques et les méthodes de protection de l'environnement responsables qui s'appliquent à l'exploitation journalière de l'usine de traitement;

**13. (1) Subsection 49(1) of the Regulations is replaced by the following:**

49. (1) In this section, "suspend" means to interrupt the operation of the whole or a portion of a processing plant due to an unforeseen event or to conduct scheduled maintenance, repairs or replacements.

(1.1) A company shall, as soon as practicable, notify the Board and the appropriate authorities of the province in which its processing plant is located of any decision made by the company to suspend

(a) the operation of the whole plant for a period exceeding 24 hours; or

(b) the operation of any portion of the plant for a period exceeding seven days.

**7. L'alinéa 26a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) les travaux de construction accomplis à son usine de traitement ne causent pas de dommages à la propriété ou à l'environnement ni ne constituent un danger pour la sécurité des personnes qui soient plus grands que les dommages ou le danger normalement associés à des travaux identiques accomplis ailleurs au Canada;

**8. Le paragraphe 28(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) La compagnie ou son mandataire, s'il a supervisé l'essai, prépare, date et signe un registre relatif à l'essai.

**9. L'alinéa 33a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) les travaux d'entretien accomplis à son usine de traitement ne causent pas de dommages à l'environnement ni ne constituent un danger pour la sécurité des personnes qui soient plus grands que les dommages ou le danger normalement associés à des travaux identiques accomplis ailleurs au Canada;

**10. L'alinéa 39b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) conserver, conformément au programme de traitement et de conservation des dossiers prévu à l'article 55, les données consignées à l'usine de traitement aux fins d'analyse en cas d'incident;

**11. (1) L'alinéa 40a) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(a) operate all hazard-detection devices as part of regular maintenance activities to test whether they are functional; and

**(2) L'alinéa 40b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) noter en détail tous les essais, réparations et remplacements de pièces des dispositifs de détection des dangers et conserver les notes conformément au programme de traitement et de conservation des dossiers prévu à l'article 55.

**12. L'alinéa 44(2)b) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) les pratiques et les méthodes de protection de l'environnement responsables qui s'appliquent à l'exploitation journalière de l'usine de traitement;

**13. (1) Le paragraphe 49(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

49. (1) Au présent article, « suspension » s'entend de l'interruption de l'exploitation de toute l'usine de traitement ou d'une partie de celle-ci en raison de circonstances imprévues ou de travaux d'entretien, de réparation ou de remplacement systématiques.

(1.1) Dès que possible, la compagnie avise l'Office et les autorités compétentes de la province où se trouve l'usine de traitement de toute décision qu'elle a prise quant à la suspension :

a) de l'exploitation de toute l'usine pour une durée de plus de vingt-quatre heures;

b) de l'exploitation de toute partie de l'usine pour une période de plus de sept jours.

**(2) The portion of subsection 49(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) In addition to the notification under subsection (1.1), the company shall provide the following information to the Board and to the appropriate authorities of the province in which its processing plant is located:

#### COMING INTO FORCE

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

#### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

##### 1. Background

The *National Energy Board Processing Plant Regulations* (PPR), SOR/2003-39, are made pursuant to subsection 48(2) of the *National Energy Board Act* (Act). Subsection 48(2) authorizes the National Energy Board (NEB or the Board) to make regulations, with the approval of the Governor in Council, governing the design, construction, operation and abandonment of pipelines. The Act further allows the Board to establish regulations which provide for the protection of the environment and property, and the safety of the public and of the company's employees in the construction, operation and abandonment of a pipeline. The Supreme Court of Canada concluded that processing plants fall within the definition of "pipeline" in the Act.<sup>1</sup>

##### 2. Issues

The Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) reviewed the PPR and identified a number of issues, including

- inconsistencies between the English and French versions in some sections;
- minor concerns of a technical nature, such as correcting titles of referenced legislation, repealing certain sections [e.g. section 8 and subsection 9(2)] and clarifying geographic limits; and
- one non-substantive change regarding the PPR, to include a definition of the word "suspend" in section 49.

##### 3. Objectives

The objective of the amending Regulations is to provide clarity to the PPR in response to the issues raised by the SJCSR.

##### 4. Description

In response to the SJCSR's comments, the Board committed to amending the following sections:

- Section 1 includes a definition of "construction." The SJCSR found the English and French versions to be inconsistent. The French version contains no counterpart to the words "means building or fabricating." The definition is amended to read

**(2) Le passage du paragraphe 49(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Outre l'avis prévu au paragraphe (1.1), la compagnie fournit les renseignements ci-après à l'Office et aux autorités compétentes de la province où se trouve l'usine de traitement :

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

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

##### 1. Contexte

Le *Règlement de l'Office national de l'énergie sur les usines de traitement*, DORS/2003-39 (le Règlement), est établi en vertu du paragraphe 48(2) de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la Loi). Le paragraphe 48(2) autorise l'Office national de l'énergie (l'ONÉ ou l'Office) à prendre des règlements, avec l'approbation du gouverneur en conseil, concernant la conception, la construction, l'exploitation et la cessation d'exploitation des pipelines. La Loi permet également à l'Office d'établir des règlements pour la protection de l'environnement et des biens, la sécurité du public et des employés de la compagnie dans la construction, l'exploitation et la cessation d'exploitation d'un pipeline. La Cour suprême du Canada a conclu que les usines de traitement sont couvertes par la définition de « pipeline » dans la Loi<sup>1</sup>.

##### 2. Enjeux

Le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité mixte) s'est penché sur le Règlement et a relevé un certain nombre de questions, notamment ce qui suit :

- des disparités entre les versions anglaise et française à quelques articles;
- la nécessité d'apporter des corrections mineures d'ordre technique, comme dans certains titres de lois mentionnées, d'abroger certains articles [par exemple l'article 8 et le paragraphe 9(2)] et de clarifier des limites géographiques;
- une modification n'ayant aucune incidence importante au Règlement, visant à inclure une définition du mot « suspension » à l'article 49.

##### 3. Objectifs

Le règlement correctif vise à clarifier le Règlement en réponse aux questions soulevées par le Comité mixte.

##### 4. Description

En réponse aux commentaires du Comité mixte, l'Office s'est engagé à modifier les passages suivants :

- L'article 1 comprend la définition de « construction ». Le Comité mixte a trouvé des disparités entre les versions anglaise et française. La version française ne renferme pas d'équivalent pour « means building or fabricating ». La définition est

<sup>1</sup> Supreme Court of Canada in *Westcoast Energy Inc. v. Canada (National Energy Board)*, [1998] 1 S.C.R. 322.

<sup>1</sup> *Westcoast Energy Inc. v. Canada (Office national de l'énergie)*, [1998] 1 R.C.S. 322.

“‘construction’ includes clearing or grading,” in the English version, and “‘construction’ S’entend notamment des travaux de dégagement ou de nivellement” in the French version.

- Section 4 refers to the *Canada Occupational Safety and Health Regulations*. These Regulations were amended and the words “Health” and “Safety” were inverted in the title. Both versions of section 4 of the PPR are amended to reflect this change.
- Section 6 allows the Board to order amendments to a company’s design, specification, program, manual, procedure, measure or plan. The SJCSR found the English and French versions set two different standards; the English version enabled the Board to set a subjective standard upon which it may order amendments (“if the Board considers the amendments necessary”) while the French version set out an objective standard (“if it is necessary”). The SJCSR proposed that the English version of this section be amended to avoid setting a subjective standard for an administrative decision. Therefore, the English version is modified to read “if they are necessary.”
- Section 8 states that a company shall comply with an order of the Board made under these Regulations. Pursuant to subsection 48(3) of the Act, every person who contravenes these Regulations is guilty of an offence punishable on summary conviction. The SJCSR was of the view that section 8 would appear to step beyond the enabling authority of the Act. The NEB considered the provision within the enabling authority. Nonetheless, the Board deletes this section. The Board could draw upon its powers under section 13 and subsection 48(1) of the Act to enforce compliance with its orders.
- Subsection 9(2) requires that a company shall develop a program for the design, construction, operation, and abandonment of pressure vessels and pressure piping at its processing plant that includes provisions for document handling and record retention. The SJCSR noted the provision appears duplicative of section 55, which requires generally that a company shall develop, implement, and maintain a record retention and handling program. As a result, this subsection has been deleted.
- Paragraph 15(1)(b) requires a company that contracts for the provision of services in respect of the construction, operation or abandonment of its processing plant, to inform the contractor of special safety practices and procedures to be followed as a result of those conditions or features. The SJCSR held that the use of the words “qui s’imposent” in the French version should be replaced by “à suivre” in order to achieve consistency throughout the Regulations. Consequently, this paragraph is modified so that the words “qui s’imposent” in the French version are replaced by “à suivre.”
- Paragraphs 26(a) and 33(a) of the Regulations respectively impose requirements on a company during the construction or the operation of the processing plant. The SJCSR asked for advice concerning the meaning of “elsewhere” as used in these provisions. The intent is to specify the geographical limit, which is “in Canada.” Therefore, the word “elsewhere” is qualified by including the words “in Canada” to expressly provide the intended geographical limit in these paragraphs.
- Subsection 28(3) obligates a company to ensure that each pressure test conducted at its processing plant is performed under its direct supervision, or the direct supervision of its agent or mandatary. The SJCSR inquired as to whether a provision should be added requiring that in all cases, a log, chart or other record be prepared as a result of the test. The subsection is amended to add the words “shall prepare.” The addition of

modifiée comme suit : « “construction” includes clearing or grading », dans la version anglaise, et « “construction” S’entend notamment des travaux de dégagement ou de nivellement », dans la version française.

- L’article 4 renvoie au *Règlement canadien sur la sécurité et la santé au travail*. Ce règlement a été modifié; les mots « santé » et « sécurité » ont été inversés dans le titre. L’article 4 du Règlement est modifié en conséquence dans les deux versions.
- L’article 6 autorise l’Office à ordonner à une compagnie de modifier une conception, des spécifications, un programme, un manuel, une marche à suivre, une mesure ou un plan. Le Comité mixte estime que les versions anglaise et française établissent des normes différentes : la version anglaise permet à l’Office de fixer une norme subjective pour ordonner des modifications (« if the Board considers the amendments necessary »), alors que la version française prévoit une norme objective (« si cela est nécessaire »). Le Comité mixte propose de modifier la version anglaise de cet article de manière à éviter l’établissement d’une norme subjective pour une décision administrative. La version anglaise est donc modifiée comme suit : « if they are necessary ».
- L’article 8 prévoit qu’une compagnie doit se conformer à une ordonnance de l’Office rendue en vertu du Règlement. En application du paragraphe 48(3) de la Loi, quiconque contrevient à ce règlement commet une infraction punissable sur déclaration par procédure sommaire. Le Comité mixte soutient que l’article 8 semble outrepasser le pouvoir de réglementation prévu par la Loi. L’ONÉ considère que la disposition s’inscrit dans son pouvoir de réglementation. Néanmoins, il abroge cet article. L’Office peut faire appel aux pouvoirs conférés en vertu de l’article 13 et du paragraphe 48(1) de la Loi pour faire respecter ses ordonnances.
- Le paragraphe 9(2) exige que les compagnies élaborent un programme de conception, de construction, d’exploitation et de cessation d’exploitation des appareils et de la tuyauterie sous pression de l’usine de traitement, prévoyant le traitement des documents et la conservation des dossiers. Le comité a remarqué que la disposition semble reprendre ce qui est prévu à l’article 55, qui exige que la compagnie élabore, mette en application et tienne à jour un programme de traitement et de conservation des dossiers. Par conséquent, ce paragraphe a été abrogé.
- L’alinéa 15(1)(b) prévoit qu’une compagnie qui obtient des services par contrat pour la construction, l’exploitation ou la cessation d’exploitation de son usine de traitement doit informer l’entrepreneur des pratiques et méthodes spéciales en matière de sécurité qui s’imposent en raison de ces conditions ou aspects. Le Comité mixte est d’avis que l’expression « qui s’imposent » dans la version française devrait être remplacée par « à suivre » afin d’assurer l’uniformité tout au long du Règlement. Par conséquent, l’alinéa est modifié de manière à remplacer l’expression « qui s’imposent » dans la version française par « à suivre ».
- Les alinéas 26a) et 33a) du Règlement prévoient des exigences que les compagnies doivent respecter durant la construction ou l’exploitation de l’usine de traitement. Le Comité mixte a demandé conseil en ce qui a trait à l’emploi du terme « ailleurs » dans ces dispositions. L’intention est de préciser une limite géographique, soit « au Canada ». Par conséquent, le terme « ailleurs » est complété par « au Canada » afin de préciser explicitement la limite géographique dans ces alinéas.



these words does not create any new administrative burden on the companies, as they already prepare these documents.

- Paragraphs 39(b) and 40(b) require that a company retain data or records relating to its processing plant. The SJCSR noted these sections do not limit the time period for which the records or data are to be retained and therefore the requirement may extend indefinitely. The requirements set out in these sections provide for specific situations where records are required. However, these requirements should be considered within the context of the record retention and handling program required by section 55. Each subsection is amended so that the retention requirement refers to section 55.
- Paragraph 40(a) states that a company shall operate all hazard-detection devices as part of regular maintenance activities to test whether they are fully functional. The SJCSR noted that there is a discrepancy between the French and the English version of this paragraph, in that the English version used the phrase “fully functional,” while the French version uses only the word “functional” (“fonctionnement”). The English version of the Regulations is modified to use the word “functional” without a qualifier.
- Paragraph 44(2)(b) requires a company to ensure that the training program instructs persons directly involved in the operation of a processing plant on responsible environmental practices and procedures in the day-to-day operation of the processing plant. The SJCSR stated that the English version refers to “responsible environment practices and procedures,” while the French version refers to “the practices and methods of protection of the environment” (“les pratiques et les méthodes de protection de l’environnement”). The SJCSR stated that these passages do not seem equivalent, and suggested that a reformulation is necessary. The French version of this paragraph is modified with the following wording: “des pratiques et des méthodes environnementales responsables.”
- Subsection 49(1) requires a company to notify the Board and the appropriate authorities of the province in which its processing plant is located, of any decision to suspend the operations of the plant for more than 24 hours, or the planned or routine operation of any portion of the plant for a period exceeding 7 days. Additionally, the company is required to provide the Board and the appropriate provincial authorities, with details of the suspension including the reason, the duration, the impact on throughput, and the effect on the safety of persons or the environment. The SJCSR sought a reason as to why the word “suspend” is not defined in the Regulations, while the word “deactivate” is defined. To add clarity, section 49 is amended to include a definition of “suspend.”

The amendments to the PPR are minor corrections that address issues of a technical nature identified by the SJCSR. They do not reflect substantive changes to the Regulations they modify. There will be no costs or savings as a result of these changes and there will be no impact on other areas or sectors.

- Au paragraphe 28(3), la compagnie doit veiller à ce que chaque essai sous pression effectué à son usine de traitement soit supervisé directement par elle ou par son mandataire. Le Comité mixte a cherché à savoir si une disposition devait être ajoutée pour assurer que des registres, diagrammes et autres documents soient dans tous les cas préparés à la suite de l’essai. Le mot « prépare » est ajouté dans ce paragraphe. Cet ajout n’a pas pour effet d’allourdir le fardeau administratif des compagnies, puisqu’elles préparent déjà ces documents.
- Les alinéas 39b) et 40b) obligent les compagnies à conserver ou à tenir les données ou dossiers relatifs à leur usine de traitement. Le Comité mixte a remarqué que ces passages ne précisent pas la période de conservation des dossiers ou des données, comme si l’exigence s’appliquait indéfiniment. Les exigences ajoutées décrivent les situations précises dans lesquelles les dossiers sont requis. Toutefois, ces exigences devraient être examinées dans le contexte du programme de traitement et de conservation des dossiers prévu à l’article 55. Chaque alinéa est modifié de manière à faire renvoi à l’article 55 en ce qui a trait à la conservation des documents.
- L’alinéa 40a) prévoit que la compagnie doit faire fonctionner tous les dispositifs de détection des dangers dans le cadre des travaux d’entretien courants, afin d’en tester le fonctionnement. Le Comité mixte est d’avis qu’il existe une disparité entre les versions anglaise et française de cet alinéa, car l’anglais emploie l’expression « fully functional », alors que seul le terme « fonctionnement » est utilisé dans le français. La version anglaise du Règlement est donc modifiée de sorte que le terme « fonctionnel » soit employé seul, sans qualificatif.
- L’alinéa 44(2)b) exige que le programme de formation de la compagnie enseigne les pratiques et méthodes de protection de l’environnement applicables à l’exploitation journalière de l’usine de traitement aux personnes qui jouent un rôle direct dans le fonctionnement de celle-ci. Le Comité mixte a noté que la version anglaise précise « responsible environment practices and procedures », tandis que la version française mentionne « les pratiques et les méthodes de protection de l’environnement ». De l’avis du Comité mixte, ces passages ne semblent pas équivalents et ils devraient être reformulés. Le libellé français de cet alinéa devient donc « des pratiques et des méthodes environnementales responsables ».
- Au paragraphe 49(1), il est précisé que la compagnie doit aviser l’Office et les autorités compétentes de la province où se trouve l’usine de traitement, de toute décision prise quant à la suspension de l’exploitation de l’usine pour une durée de plus de 24 heures, ou encore quant à l’exploitation prévue ou courante d’une partie de l’usine pour une période de plus de 7 jours. En outre, la compagnie est tenue de fournir à l’Office et aux autorités provinciales compétentes le détail des activités qui seront suspendues, de même que les motifs, la durée, les effets sur le débit de l’usine, sur la sécurité des personnes et sur l’environnement. Le Comité mixte s’est interrogé sur la raison pour laquelle le terme « suspension » n’est pas défini dans le Règlement, alors que le terme « désactivation » l’est. Par souci de clarté, l’article 49 est modifié de manière à inclure la définition de « suspension ».

Ces modifications au Règlement sont des corrections mineures qui règlent les inexactitudes d’ordre technique soulevées par le Comité mixte. Elles ne constituent pas des changements de fond au règlement visé. Elles n’entraîneront pas de coûts ni d’économies, et elles n’auront aucune répercussion sur d’autres domaines ou secteurs.

**5. Consultation**

The National Energy Board notified the NEB-regulated processing plant companies, and the appropriate provincial authorities of the provinces in which the processing plants are located, British Columbia and Nova Scotia, of the proposed amendments to the PPR. The notification letter, the proposed amending Regulations and the *Notice of Regulatory Change* were also posted on the Board's Web site. No comments were received.

**6. Rationale**

The amending Regulations address issues raised by the SJCSR as described above. These amendments improve the clarity of the Regulations, provide accurate titles of referenced regulations, and correct discrepancies and inconsistencies between the English and French versions.

The amendments have no impact and no cost; they maintain the same requirements as the regulations they modify.

**7. Contact**

Chantal Briand  
Regulatory Approaches Team  
Strategy and Analysis  
National Energy Board  
444 Seventh Avenue SW  
Calgary, Alberta  
T2P 0X8  
Telephone: 403-292-4192  
Fax: 403-292-5503  
Email: chantal.briand@neb-one.gc.ca

**5. Consultation**

L'Office national de l'énergie a envoyé une lettre aux sociétés possédant des usines de traitement réglementées par lui, ainsi qu'aux organismes de réglementation provinciaux appropriés des provinces où ces usines se trouvent, soit la Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse, les informant des modifications proposées au Règlement. La lettre, le projet de modification réglementaire et l'*Avis de projet de modification réglementaire* ont en outre été affichés sur le site Web de l'Office. L'Office n'a reçu aucun commentaire.

**6. Justification**

Le règlement correctif comporte des solutions aux points soulevés par le Comité mixte, tel qu'il est mentionné précédemment. Les modifications ont pour effet de clarifier le Règlement, de donner les titres exacts des règlements auxquels il est fait renvoi, et de corriger les disparités et incohérences entre les versions anglaise et française.

Les modifications n'entraînent pas de conséquences ni de coûts; les exigences du règlement modifié restent les mêmes.

**7. Personne-ressource**

Chantal Briand  
Équipe des approches de réglementation  
Stratégie et analyse  
Office national de l'énergie  
444, Septième Avenue S.-O.  
Calgary (Alberta)  
T2P 0X8  
Téléphone : 403-292-4192  
Télécopieur : 403-292-5503  
Courriel : chantal.briand@neb-one.gc.ca

Registration  
SI/2013-3 February 13, 2013

AN ACT TO IMPLEMENT CONVENTIONS BETWEEN CANADA AND MOROCCO, CANADA AND PAKISTAN, CANADA AND SINGAPORE, CANADA AND THE PHILIPPINES, CANADA AND THE DOMINICAN REPUBLIC AND CANADA AND SWITZERLAND FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION WITH RESPECT TO INCOME TAX

**Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income Came into Force on August 31, 2012**

P.C. 2012-1638 December 6, 2012

DAVID JOHNSTON

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO ALL TO WHOM these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

*Greeting:*

WILLIAM PENTNEY  
*Deputy Attorney General*

A PROCLAMATION

Whereas by Order in Council P.C. 2012-1638 of December 6, 2012, the Governor in Council pursuant to section 19 of *An Act to Implement Conventions between Canada and Morocco, Canada and Pakistan, Canada and Singapore, Canada and the Philippines, Canada and the Dominican Republic and Canada and Switzerland for the Avoidance of Double Taxation with respect to Income Tax*, directed that a proclamation do issue giving notice that the annexed supplementary convention, signed on November 29, 2011 and intended to amend the Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income, done in Singapore on 6 March, 1976, came into force on August 31, 2012;

Now know you that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation give notice that the annexed supplementary convention, signed on November 29, 2011 and intended to amend the Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income, done in Singapore on 6 March, 1976, came into force on August 31, 2012.

Enregistrement  
TR/2013-3 Le 13 février 2013

LOI DE MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS CONCLUES ENTRE LE CANADA ET LE MAROC, LE CANADA ET LE PAKISTAN, LE CANADA ET SINGAPOUR, LE CANADA ET LES PHILIPPINES, LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE ET LE CANADA ET LA SUISSE, TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS EN MATIÈRE D'IMPÔT SUR LE REVENU

**Proclamation donnant avis que le Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, est entrée en vigueur le 31 août 2012**

C.P. 2012-1638 Le 6 décembre 2012

DAVID JOHNSTON

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu'elles peuvent de quelque manière concerner,

*Salut :*

*Le sous-procureur général*  
WILLIAM PENTNEY

PROCLAMATION

Attendu que, par le décret C.P. 2012-1638 du 6 décembre 2012, le gouverneur en conseil a ordonné que soit prise une proclamation en vertu de l'article 19 de la *Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et le Maroc, le Canada et le Pakistan, le Canada et Singapour, le Canada et les Philippines, le Canada et la République Dominicaine et le Canada et la Suisse, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu*, afin de donner avis que la convention complémentaire ci-jointe, signée le 29 novembre 2011 et destinée à modifier la Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Singapour le 6 mars 1976 est entrée en vigueur le 31 août 2012,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis que la convention complémentaire ci-jointe, signée le 29 novembre 2011 et destinée à modifier la Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, faite à Singapour le 6 mars 1976, est entrée en vigueur le 31 août 2012.

Of all which Our loving subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our Proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. WITNESS: Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this eleventh day of January in the year of Our Lord two thousand and thirteen and in the sixty-first year of Our Reign.

By Command,  
JOHN KNUBLEY  
*Deputy Registrar General of Canada*

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada. TÉMOIN : Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce onzième jour de janvier de l'an de grâce deux mille treize, soixante et unième de Notre règne.

Par ordre,  
*Le sous-registraire général du Canada*  
JOHN KNUBLEY

**PROTOCOL AMENDING THE CONVENTION BETWEEN THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE FOR THE AVOIDANCE OF DOUBLE TAXATION AND THE PREVENTION OF FISCAL EVASION WITH RESPECT TO TAXES ON INCOME, DONE IN SINGAPORE ON 6 MARCH 1976**

**THE GOVERNMENT OF CANADA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE,**

**DESIRING** to amend the *Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income*, done in Singapore on 6 March 1976 ("the Convention"),

**HAVE AGREED** as follows:

**ARTICLE I**

The text of Article 25 (Exchange of Information) of the Convention is deleted and replaced by the following:

"1. The competent authorities of the Contracting States shall exchange such information as is foreseeably relevant for carrying out the provisions of this Convention or to the administration or enforcement of the domestic laws concerning taxes of every kind and description imposed on behalf of the Contracting States, insofar as the taxation thereunder is not contrary to the Convention. The exchange of information is not restricted by Articles 1 and 2.

2. Any information received under paragraph 1 by a Contracting State shall be treated as secret in the same manner as information obtained under the domestic laws of that State and shall be disclosed only to persons or authorities (including courts and administrative bodies) concerned with the assessment or collection of, the enforcement in respect of, the determination of appeals in relation to taxes, or the oversight of the above. Such persons or authorities shall use the information only for such

**PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR, TENDANT À ÉVITER LES DOUBLES IMPOSITIONS ET À PRÉVENIR L'ÉVASION FISCALE EN MATIÈRE D'IMPÔTS SUR LE REVENU, FAITE À SINGAPOUR LE 6 MARS 1976**

**LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR,**

**DÉSIREUX** d'amender la *Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu*, faite à Singapour le 6 mars 1976 (« la Convention »),

**SONT CONVENUS** des dispositions suivantes :

**ARTICLE I**

Le texte de l'article 25 (Échange de renseignements) de la Convention est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« 1. Les autorités compétentes des États contractants échangent les renseignements vraisemblablement pertinents pour appliquer les dispositions de la présente Convention ou pour l'administration ou l'application de la législation interne relative aux impôts de toute nature ou dénomination perçus pour le compte des États contractants, dans la mesure où l'imposition qu'elle prévoit n'est pas contraire à la Convention. L'échange de renseignements n'est pas restreint par les articles 1 et 2.

2. Les renseignements reçus en vertu du paragraphe 1 par un État contractant sont tenus secrets de la même manière que les renseignements obtenus en application de la législation interne de cet État et ne sont communiqués qu'aux personnes ou autorités (y compris les tribunaux et organes administratifs) concernées par l'établissement ou le recouvrement des impôts, par les procédures concernant les impôts, par les décisions sur les recours relatifs aux impôts, ou par le contrôle de ce qui précède.

purposes. They may disclose the information in public court proceedings or in judicial decisions.

3. In no case shall the provisions of paragraphs 1 and 2 be construed so as to impose on a Contracting State the obligation:

- (a) to carry out administrative measures at variance with the laws and administrative practice of that or of the other Contracting State;
- (b) to supply information which is not obtainable under the laws or in the normal course of the administration of that or of the other Contracting State;
- (c) to supply information which would disclose any trade, business, industrial, commercial or professional secret or trade process, or information, the disclosure of which would be contrary to public policy (ordre public).

4. If information is requested by a Contracting State in accordance with this Article, the other Contracting State shall use its information gathering measures to obtain the requested information, even though that other State may not need such information for its own tax purposes. The obligation contained in the preceding sentence is subject to the limitations of paragraph 3 but in no case shall such limitations be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because it has no domestic interest in such information.

5. In no case shall the provisions of paragraph 3 be construed to permit a Contracting State to decline to supply information solely because the information is held by a bank, other financial institution, nominee or person acting in an agency or a fiduciary capacity or because it relates to ownership interests in a person.”

## ARTICLE II

Each of the Contracting States shall notify the other through diplomatic channels of the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Protocol. This Protocol shall enter into force 30 days after the date of the later of these notifications and its provisions shall have effect from the date of entry into force.

## ARTICLE III

This Protocol, which shall form an integral part of the Convention, shall remain in force as long as the Convention remains in force and shall apply as long as the Convention itself is applicable.

**IN WITNESS WHEREOF**, the undersigned, duly authorised thereto by their respective governments, have signed this Protocol.

**DONE** in duplicate at Singapore, this 29th day of November 2011, in the English and French languages, each version being equally authentic.

DAVID SEVIGNY  
FOR THE GOVERNMENT  
OF CANADA

MOSES LEE  
FOR THE GOVERNMENT  
OF THE REPUBLIC  
OF SINGAPORE

Ces personnes ou autorités n'utilisent ces renseignements qu'à ces fins. Elles peuvent révéler ces renseignements au cours d'audiences publiques de tribunaux ou dans des jugements.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne peuvent en aucun cas être interprétées comme imposant à un État contractant l'obligation :

- a) de prendre des mesures administratives dérogeant à sa législation et à sa pratique administrative ou à celles de l'autre État contractant;
- b) de fournir des renseignements qui ne pourraient être obtenus sur la base de sa législation ou dans le cadre de sa pratique administrative normale ou de celles de l'autre État contractant;
- c) de fournir des renseignements qui révéleraient un secret commercial, industriel, professionnel ou un procédé commercial ou des renseignements dont la communication serait contraire à l'ordre public.

4. Si des renseignements sont demandés par un État contractant conformément à cet article, l'autre État contractant utilise les pouvoirs dont il dispose pour obtenir les renseignements demandés, même s'il n'en a pas besoin à ses propres fins fiscales. L'obligation qui figure dans la phrase précédente est soumise aux limitations prévues au paragraphe 3 sauf si ces limitations sont susceptibles d'empêcher un État contractant de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci ne présentent pas d'intérêt pour lui dans le cadre national.

5. En aucun cas les dispositions du paragraphe 3 ne peuvent être interprétées comme permettant à un État contractant de refuser de communiquer des renseignements uniquement parce que ceux-ci sont détenus par une banque, un autre établissement financier, un mandataire ou une personne agissant en tant qu'agent ou fiduciaire ou parce que ces renseignements se rattachent aux droits de propriété dans une personne. »

## ARTICLE II

Chacun des États contractants notifie à l'autre, par voie diplomatique, l'accomplissement des procédures requises par sa législation pour la mise en vigueur du présent Protocole. Le présent Protocole entre en vigueur 30 jours suivant la date de la dernière de ces notifications, et ses dispositions sont applicables à partir de la date d'entrée en vigueur.

## ARTICLE III

Le présent Protocole, qui fait partie intégrante de la Convention, demeure en vigueur aussi longtemps que la Convention demeure en vigueur et s'applique aussi longtemps que la Convention elle-même est applicable.

**EN FOI DE QUOI** les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Protocole.

**FAIT** en double exemplaire à Singapour, ce 29<sup>e</sup> jour de novembre 2011, en langues française et anglaise, les deux versions faisant également foi.

POUR LE  
GOUVERNEMENT  
DU CANADA  
DAVID SEVIGNY

POUR LE  
GOUVERNEMENT  
DE LA RÉPUBLIQUE  
DE SINGAPOUR  
MOSES LEE

Registration  
SI/2013-5 February 13, 2013

CITIZEN'S ARREST AND SELF-DEFENCE ACT

### Order Fixing March 11, 2013 as the Day on which the Act Comes into Force

P.C. 2013-16 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Justice, pursuant to section 4 of the *Citizen's Arrest and Self-defence Act*, chapter 9 of the Statutes of Canada, 2012, fixes March 11, 2013 as the day on which that Act comes into force.

#### EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

##### Proposal

This Order fixes March 11, 2013, as the date of the coming into force of *An Act to amend the Criminal Code (Citizen's Arrest and the Defences of Property and Persons)*, assented to on June 28, 2012. This Act is also known as *Citizen's Arrest and Self-defence Act*. This Order is made pursuant to section 4 of this Act.

The *Citizen's Arrest and Self-defence Act*, formerly referred to as Bill C-26, amends the *Criminal Code* to enable a person who owns (or has lawful possession of) a property, or persons authorized by them, to arrest, within a reasonable period of time, a person who has committed a criminal offence on or in relation to that property. It also amends the *Criminal Code* to simplify the provisions relating to the defences of property and those relating to the defences of persons.

##### Objective

The amendments to the citizen's arrest powers clarify how individuals may respond to immediate threats to their property, when it is not feasible in all the circumstances for a peace officer to make the arrest. The amendments to self-defence and defence of property provide clear statutory guidance for the police and for prosecutors to exercise their discretion to lay charges or to proceed with prosecutions. Finally, by setting out the law more clearly, the amendments to the citizen's arrest powers and the amendments to the defences of property and persons provide guidance to courts and juries with the intention to reduce appeals on the grounds of errors based on the complexity of the former law.

##### Background

The *Criminal Code* specifies the particular circumstances where an individual can use reasonable force against another individual.

Enregistrement  
TR/2013-5 Le 13 février 2013

LOI SUR L'ARRESTATION PAR DES CITOYENS ET LA LÉGITIME DÉFENSE

### Décret fixant au 11 mars 2013 la date d'entrée en vigueur de la loi

C.P. 2013-16 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre de la Justice et en vertu de l'article 4 de la *Loi sur l'arrestation par des citoyens et la légitime défense*, chapitre 9 des Lois du Canada (2012), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 11 mars 2013 la date d'entrée en vigueur de cette loi.

#### NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

##### Proposition

Le présent décret fixe au 11 mars 2013 l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant le Code criminel (arrestation par des citoyens et moyens de défense relativement aux biens et aux personnes)*, qui a reçu la sanction royale le 28 juin 2012. Cette loi est également citée sous son titre abrégé : *Loi sur l'arrestation par des citoyens et la légitime défense*. Ce décret est pris conformément à l'article 4 de cette Loi.

La *Loi sur l'arrestation par des citoyens et la légitime défense*, anciennement appelée le projet de loi C-26, modifie le *Code criminel* pour permettre au propriétaire d'un bien (ou à la personne en ayant la possession légitime), ainsi qu'à toute personne qu'il autorise, d'arrêter, dans un délai raisonnable, toute personne qui a commis une infraction criminelle sur le bien ou relativement à celui-ci. Elle modifie également le *Code criminel* pour simplifier les dispositions relatives à la défense des biens et celles relatives à la défense des personnes.

##### Objet

Les modifications aux pouvoirs d'arrestation des citoyens précisent comment une personne peut réagir à des actes qui menacent ses biens ou une personne lorsque les circonstances rendent impossible l'arrestation par un agent de la paix. Les modifications aux dispositions relatives aux moyens de défense des biens et des personnes fournissent aux agents de police et aux procureurs une des balises législatives claires, laquelle leur permet d'exercer leur pouvoir discrétionnaire de porter des accusations ou d'intenter des poursuites. Enfin, en exposant le droit plus clairement, les modifications relatives aux pouvoirs d'arrestation des citoyens et les modifications relatives aux moyens de défense des biens et des personnes fournissent des indications aux tribunaux et aux jurés dans le but de réduire le nombre d'appels fondés sur des erreurs résultant de la complexité de l'ancienne loi.

##### Contexte

Le *Code criminel* précise les situations particulières où il est acceptable pour un individu d'utiliser une force raisonnable contre un autre individu.

A number of high profile cases in the last few years generated public concern about the scope of the citizen's power to arrest others who commit crimes in relation to their property. The power of citizen's arrest was only exercisable to apprehend a suspect who was in the process of committing a crime. Arrests made after the crime has been committed were not authorized, and could result in a criminal conviction of the person carrying out the arrest.

The reform to the law relating to the citizen's arrest powers addresses the limitation that existed in the *Criminal Code* by

- (a) expanding the temporal limits on the power of citizen's arrest [subsection 494(2) of the *Criminal Code*]; and
- (b) making clear that the use of force provisions (section 25 of the *Criminal Code*) apply to a citizen's arrest (section 494 of the *Criminal Code*).

In relation to self-defence and defence of property, there have been long-standing problems associated with the manner in which the law is drafted and expressed in the *Criminal Code*. There are currently four sections describing the law of self-defence as it applies in different circumstances, and five sections describing the defence of property as it applies in different circumstances. While the outcome of cases is generally viewed as satisfactory, the law was articulated in a confusing and complicated manner. As a result of the complexity of the law, charges may have been laid in cases where they would not have been if the laws were more clearly understood. As well, the confusing nature of the law led to many appeals based on errors in jury instructions.

The reform to self-defence and defence of property provisions addresses these problems by

- (a) simplifying the defence of property by replacing five provisions (sections 38 to 42 of the *Criminal Code*) with a single defence that sets out the basic elements of the defence in a clear and simple manner; and
- (b) simplifying self-defence provisions by replacing four provisions (sections 34 to 37 of the *Criminal Code*) with a single defence that sets out the basic elements of the defence in a clear and simple manner. The new law of self-defence will also contain a list of relevant factors to aid the court or jury in determining whether the actions taken were reasonable in the circumstances.

### **Implications**

The public's first response when they witness a crime should always be to call the police. However, it is recognized that the police are not always able to attend, within a reasonable period of time, to the scene of a crime in all circumstances.

This new legislation allows a person to make a citizen's arrest, within a reasonable period of time, for a criminal offence relating to their property when it is not feasible in all the circumstances for a peace officer to make the arrest. The concept of arrest within a reasonable period of time is new to the law of citizen's arrest and will be the subject of judicial interpretation. It is anticipated that courts will consider the reasons for citizen's arrest and the length of time after the offence was committed in determining whether the arrest was lawful.

Au cours des dernières années, un certain nombre d'affaires très médiatisées ont suscité l'attention du public à propos de l'étendue du pouvoir des citoyens d'arrêter quiconque commet une infraction criminelle sur leur bien. Le pouvoir d'arrestation des citoyens ne pouvait s'exercer que pour arrêter un suspect qui était en train de commettre une infraction criminelle. Les arrestations effectuées après la perpétration de l'infraction n'étaient pas autorisées et elles pouvaient entraîner la condamnation de la personne ayant procédé à l'arrestation.

Les modifications législatives concernant le pouvoir d'arrestation par un citoyen changent les limites que prévoyait le *Code criminel* en :

- a) rallongeant les limites temporelles du pouvoir d'arrestation des citoyens [paragraphe 494(2) du *Code criminel*];
- b) en précisant que le recours à la force nécessaire (article 25 du *Code criminel*) s'applique à l'arrestation par un citoyen (article 494 du *Code criminel*).

Pour ce qui est de la légitime défense et de la défense des biens, on trouve des problèmes de longue date causés par la manière dont sont formulées les dispositions figurant dans le *Code criminel*. Il y a actuellement quatre dispositions qui énoncent le droit applicable en matière de légitime défense dans différentes circonstances, et cinq dispositions qui énoncent la défense des biens applicable dans différentes circonstances. Bien que l'issue des affaires soit généralement considérée comme satisfaisante, la formulation des dispositions législatives est compliquée et crée de la confusion. Compte tenu de cette complexité, des accusations pourraient avoir été portées dans des affaires où elles ne l'auraient pas été si la loi avait été mieux comprise. En outre, la confusion entourant le droit applicable a donné lieu à de nombreux appels fondés sur des erreurs dans les directives données au jury.

Les modifications aux dispositions relatives aux moyens de défense des biens et des personnes s'attaquent à ces problèmes en :

- a) simplifiant la défense des biens par le remplacement de cinq dispositions législatives (articles 38 à 42 du *Code criminel*) par une seule disposition qui énonce les éléments de base de la défense de façon claire et simple;
- b) simplifiant les dispositions sur la légitime défense par le remplacement de quatre d'entre elles (articles 34 à 37 du *Code criminel*) en une seule qui énonce les éléments de base de la défense de façon claire et simple. La nouvelle disposition sur la légitime défense renfermera également une liste de facteurs pertinents en vue d'aider le tribunal ou le jury à déterminer si les actes commis étaient raisonnables dans les circonstances.

### **Répercussions**

La première réaction d'une personne témoin d'un acte criminel devrait toujours être d'appeler la police. Il est toutefois reconnu que la police n'est pas toujours présente sur les lieux des crimes ou en mesure de s'y rendre dans un délai raisonnable.

La nouvelle législation permet à une personne de procéder à une arrestation dans un délai raisonnable après la perpétration d'une infraction criminelle sur son bien lorsque l'arrestation par un agent de la paix n'est pas possible dans les circonstances. La notion d'arrestation dans un délai raisonnable est nouvelle au droit applicable à l'arrestation par des citoyens et sera soumise à une interprétation judiciaire. On prévoit que les tribunaux tiendront compte des motifs ayant menés à l'arrestation et du délai suivant la commission de l'infraction lorsqu'ils devront déterminer si l'arrestation était légale.

All arrest situations are unpredictable and potentially dangerous. Citizens should only engage in defensive conduct or undertake arrests with extreme caution. Even more caution is necessary where arrests are not made at the site of the crime and are made some time after the crime is committed since there is a higher the risk of mistaken identification of the suspect.

Simplified self-defence and defence of property provisions are expected to make it easier for police, prosecutors, courts and juries to determine whether a claim to one of the defences should be successful.

#### ***Consultation***

In developing various aspects of the legislation, consultations were held with provincial and territorial attorneys general, police forces, private security agencies and academics.

#### ***Departmental contact***

Joanne Klineberg  
Senior Counsel  
Criminal Law Policy Section  
Department of Justice Canada  
Telephone: 613-957-0199

Toutes les situations liées à des arrestations sont imprévisibles et comportent des risques. Les citoyens ne devraient adopter des comportements défensifs ou procéder à des arrestations qu'avec une prudence extrême. Une prudence accrue est nécessaire lorsque les arrestations ne sont pas faites au moment de la perpétration de l'infraction puisqu'il y a un plus grand risque de commettre une erreur d'identification du suspect.

La simplification du droit applicable à la légitime défense et à la défense des biens devrait faciliter la tâche des agents de police, des procureurs, des tribunaux et des jurés au moment de déterminer si une demande fondée sur un des moyens de défense devrait être accueillie.

#### ***Consultation***

Au cours de l'élaboration des divers aspects de la loi, des consultations ont eu lieu avec les procureurs généraux des provinces et territoires, les services de police, les agences privées de sécurité et les universitaires.

#### ***Personne-ressource du ministère***

Joanne Klineberg  
Avocate-conseil  
Section de la politique en matière pénale  
Ministère de la Justice Canada  
Téléphone : 613-957-0199



Registration  
SI/2013-6 February 13, 2013

TERRITORIAL LANDS ACT

**Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (South Slave Region) Order**

P.C. 2013-35 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (South Slave Region) Order*.

**WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN TRACTS OF TERRITORIAL LANDS IN THE NORTHWEST TERRITORIES (SOUTH SLAVE REGION) ORDER**

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw from disposal certain tracts of territorial lands in order to facilitate the conclusion of Aboriginal land agreements.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. The tracts of territorial lands set out in the schedule, including the surface and subsurface rights to the lands, are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on November 30, 2014.

EXCEPTIONS

DISPOSITION OF SUBSTANCES OR MATERIALS

3. Section 2 does not apply to the disposition of substances or materials under the *Territorial Quarrying Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply to

- (a) the locating of a mineral claim by the holder of a prospecting permit that was granted before the day on which this Order is made;
- (b) the recording of a mineral claim that is referred to in paragraph (a) or that was located before the day on which this Order is made;
- (c) the granting of a lease under the *Northwest Territories and Nunavut Mining Regulations* to a person with a recorded claim, if the lease covers an area in the recorded claim;

<sup>a</sup> R.S., c. T-7

Enregistrement  
TR/2013-6 Le 13 février 2013

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales dans les Territoires du Nord-Ouest (région de South Slave)**

C.P. 2013-35 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales dans les Territoires du Nord-Ouest (région de South Slave)*, ci-après.

**DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES PARCELLES TERRITORIALES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST (RÉGION DE SOUTH SLAVE)**

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines parcelles territoriales afin de faciliter la conclusion d'ententes relatives aux terres autochtones.

PARCELLES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

2. Les parcelles territoriales délimitées à l'annexe, notamment les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol, sont déclarées inaliénables pendant la période commençant à la date de prise du présent décret et prenant fin le 30 novembre 2014.

EXCEPTIONS

ALIÉNATION DES MATIÈRES OU MATÉRIAUX

3. L'article 2 ne s'applique pas à l'aliénation des matières ou matériaux prévue par le *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas à ce qui suit :

- a) la localisation d'un claim minier par le titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret;
- b) l'enregistrement d'un claim minier visé à l'alinéa a) ou localisé avant la date de prise du présent décret;
- c) l'octroi, en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut*, d'un bail au détenteur d'un claim enregistré, si le bail vise un périmètre situé à l'intérieur du claim;

<sup>a</sup> L.R., ch. T-7

(d) the issuance of a significant discovery licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence that was issued before the day on which this Order is made, if the significant discovery licence covers an area that is subject to the exploration licence;

(e) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of a significant discovery licence that is referred to in paragraph (d), if the production licence covers an area that is subject to the significant discovery licence;

(f) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence or a significant discovery licence that was issued before the day on which this Order is made, if the production licence covers an area that is subject to the exploration licence or the significant discovery licence;

(g) the issuance of a surface lease under the *Territorial Lands Act* to a holder of a recorded claim under the *Northwest Territories and Nunavut Mining Regulations* or of an interest under the *Canada Petroleum Resources Act*, if the surface lease is required to allow the holder to exercise rights under the claim or interest; or

(h) the renewal of an interest.

d) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une attestation de découverte importante au titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par l'attestation est également visé par le permis;

e) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une licence de production au titulaire de l'attestation de découverte importante visée à l'alinéa d), si le périmètre visé par la licence est également visé par l'attestation;

f) l'octroi, en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, d'une licence de production au titulaire d'un permis de prospection ou d'une attestation de découverte importante délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par la licence de production est également visé par le permis ou par l'attestation;

g) l'octroi, en vertu de la *Loi sur les terres territoriales*, d'un bail pour la surface au détenteur d'un claim enregistré visé par le *Règlement sur l'exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut* ou au titulaire d'un titre visé par la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, si ce bail est exigé pour l'exercice des droits qui sont conférés par le claim ou par le titre;

h) le renouvellement d'un titre.

**SCHEDULE**  
(Section 2)

**ANNEXE**  
(article 2)

**TRACTS OF TERRITORIAL LANDS  
WITHDRAWN FROM DISPOSAL**

**PARCELLES TERRITORIALES  
DÉCLARÉES INALIÉNABLES**

**(SOUTH SLAVE REGION)**

**(RÉGION DE SOUTH SLAVE)**

**SURFACE AND SUBSURFACE RIGHTS  
TO THE LANDS**

**DROITS DE SURFACE ET DROITS  
D'EXPLOITATION DU SOUS-SOL**

In the Northwest Territories, all those parcels of land that are shown as Surface-Subsurface Lands on the following 1:250,000 reference maps recommended by the Land Working Group, comprising representatives and negotiators from the Northwest Territory Métis Nation, the Government of the Northwest Territories and the Government of Canada, copies of which have been deposited with the Regional Manager, Land Administration, at Yellowknife in the Northwest Territories:

Dans les Territoires du Nord-Ouest, la totalité des parcelles de terres désignées, notamment les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol, sur les cartes de référence mentionnées ci-après à l'échelle 1/250 000 et recommandées par le groupe responsable de la gestion des transactions et des ententes portant sur les terres, qui comprend des représentants et des négociateurs de la Métis Nation-NWT, du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et du gouvernement du Canada, dont des copies ont été déposées auprès du gestionnaire régional de l'Administration des terres, à Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest.

**TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS**

**CARTES DE RÉFÉRENCE – RESSOURCES TERRITORIALES**

75C	75D	75E	75F	75J	75K
75L	85A	85B	85C	85G	85H and 85I

75C	75D	75E	75F	75J	75K
75L	85A	85B	85C	85G	85H 85I

**EXPLANATORY NOTE**

**NOTE EXPLICATIVE**

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

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

The Order withdraws from disposal the surface and subsurface rights of certain tracts of territorial lands located in the Northwest Territories (South Slave Region), for the period beginning on the

Le Décret a pour objet de déclarer inaliénables les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol de certaines parcelles territoriales situées dans les Territoires du Nord-Ouest

day on which this Order is made and ending on November 30, 2014, in order to facilitate the conclusion of Aboriginal land agreements.

(région de South Slave), pour la période commençant à la date de prise du présent décret et prenant fin le 30 novembre 2014, pour faciliter la conclusion d'ententes relatives aux terres autochtones.

Registration  
SI/2013-7 February 13, 2013

TERRITORIAL LANDS ACT

**Reservation to the Crown Waiver Order (Grace Lake, N.W.T.)**

P.C. 2013-36 January 31, 2013

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*<sup>a</sup>, orders that the lands described in the annexed schedule lying within 30.48 m of the ordinary high water mark along the shore of Grace Lake, in the City of Yellowknife, in the Northwest Territories, be included in any grant of those lands.

SCHEDULE

All that portion of Lot 2, Block 568, in the City of Yellowknife, in the Northwest Territories, as that lot is shown on plan of survey number 92689 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 4155.

**EXPLANATORY NOTE**

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

The Order waives the reservation to the Crown of certain territorial lands as described in the schedule lying within 30.48 m of the ordinary high water mark along the shore of Grace Lake, in the City of Yellowknife, in the Northwest Territories.

Enregistrement  
TR/2013-7 Le 13 février 2013

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (Lac Grace, T.N.-O.)**

C.P. 2013-36 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 13b) de la *Loi sur les terres territoriales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil ordonne que les terres visées à l'annexe ci-jointe, se trouvant à l'intérieur de la bande de 30,48 m mesurée à partir de la laisse de haute mer, le long de la rive du lac Grace, dans la ville de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, soient incluses dans toute concession de ces terres.

ANNEXE

La totalité du lot numéro 2, dans le quadrilatère 568, dans la ville de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest, tel qu'il figure sur le plan d'arpentage portant le numéro 92689, aux Archives d'arpentage des terres du Canada à Ottawa, dont une copie est déposée au bureau des titres de bien-fonds du district d'enregistrement des terres des Territoires du Nord-Ouest à Yellowknife, sous le numéro 4155.

**NOTE EXPLICATIVE**

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

Le Décret prévoit la renonciation à la réserve faite en faveur de la Couronne sur les terres visées à l'annexe, se trouvant à l'intérieur de la bande de 30,48 m mesurée à partir de la laisse de haute mer, le long de la rive du lac Grace, dans la ville de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest.

<sup>a</sup> R.S., c. T-7

<sup>a</sup> L.R., ch. T-7

Registration  
SI/2013-8 February 13, 2013

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Order Amending the Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order

P.C. 2013-37 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Amending the Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order*.

#### ORDER AMENDING THE VISITING FORCES AND VISITING FORCES PERSONNEL ALCOHOLIC BEVERAGES REMISSION ORDER

##### AMENDMENTS

1. (1) Subsection 3(1) of the *Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

3. (1) Subject to section 4, remission is granted of the customs duties and additional duties equal to excise duties imposed under the *Customs Tariff* that are paid or payable by a liquor board and of the taxes imposed under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of spirits, wine or imported beer sold to visiting forces or visiting forces personnel.

(2) Subsection 3(3) of the Order is replaced by the following:

(3) Subject to section 4, remission is granted of the excise duties imposed under the *Excise Act* that are paid or payable by a brewer licensed under that Act and of the taxes imposed under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of beer brewed in Canada and sold to visiting forces or visiting forces personnel.

2. Paragraph 4(a) of the Order is replaced by the following:

(a) the purchase price that is paid or payable by visiting forces or visiting forces personnel for alcoholic beverages does not include any amount for the duties or taxes referred to in section 3, or, where the purchase price paid or payable does include an amount for those duties or taxes, that amount is reimbursed or credited to the visiting forces or visiting forces personnel; and

Enregistrement  
TR/2013-8 Le 13 février 2013

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Décret modifiant le Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel

C.P. 2013-37 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret modifiant le Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel*, ci-après.

#### DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DE REMISE VISANT LES BOISSONS ALCOOLIQUES VENDUES AUX FORCES ÉTRANGÈRES PRÉSENTES AU CANADA ET À LEUR PERSONNEL

##### MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 3(1) du *Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve de l'article 4, remise est accordée des droits de douane et des droits additionnels égaux aux droits d'accise imposés en vertu du *Tarif des douanes* payés ou à payer par une régie des alcools, ainsi que des taxes imposées en vertu de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* à l'égard des spiritueux, du vin ou de la bière importée vendus aux forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel.

(2) Le paragraphe 3(3) du même décret est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve de l'article 4, remise est accordée des droits d'accise imposés en vertu de la *Loi sur l'accise* payés ou à payer par un brasseur muni d'une licence délivrée en vertu de cette loi, ainsi que des taxes imposées en vertu de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* à l'égard de la bière brassée au Canada et vendue aux forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel.

2. L'alinéa 4a) du même décret est remplacé par ce qui suit :

a) le prix d'achat payé ou à payer par les forces étrangères présentes au Canada ou leur personnel pour des boissons alcooliques ne comprend aucune somme au titre des droits ou des taxes mentionnés à l'article 3 ou, si le prix d'achat payé ou à payer comprend une telle somme, celle-ci est remboursée aux forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel ou est portée à leur crédit;

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>1</sup> SI/85-122; SI/2009-90, s. 1

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>1</sup> TR/85-122; TR/2009-90, art. 1

**COMING INTO FORCE**

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

**EXPLANATORY NOTE**

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

This Order amends the *Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order*, which provides relief from customs duties and additional duties equal to excise duties, excise duties, and the goods and services tax (GST) / harmonized sales tax (HST) on alcoholic beverages sold to visiting forces or visiting forces personnel stationed in Canada for official purposes.

The amendment corrects an omission in SI/2009-90 to specify that remission is also granted in respect of the GST/HST imposed under the *Excise Tax Act* on beer produced in Canada that is sold to visiting forces or visiting forces personnel. The amendment also clarifies that, where the purchase price paid or payable by the visiting forces or visiting forces personnel for alcoholic beverages includes an amount for duties and taxes (e.g. where retail sales of alcoholic beverages are privatized), remission is granted on the condition that the amount is credited or reimbursed to the visiting forces or visiting forces personnel.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

**NOTE EXPLICATIVE**

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

Le présent décret modifie le *Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel*, qui prévoit l'allègement des droits de douane et des droits additionnels équivalant aux droits d'accise, des droits d'accise et de la taxe sur les produits et services (TPS)/taxe de vente harmonisée (TVH) imposés sur les boissons alcooliques vendues à des forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel affecté au Canada, lorsqu'ils sont en service officiel.

La modification répare une omission relevée dans le décret TR/2009-90, afin de prévoir que la remise soit également accordée à l'égard de la TPS/TVH imposée en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* sur la bière brassée au Canada qui est vendue aux forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel. De plus, la modification clarifie que, lorsque le prix d'achat payé ou à payer par des forces étrangères présentes au Canada ou leur personnel pour des boissons alcooliques inclut un montant au titre des droits ou des taxes (par exemple lorsque les ventes au détail de boissons alcooliques sont privées), la remise est accordée à condition que le montant soit crédité ou remboursé aux forces étrangères présentes au Canada ou à leur personnel.

Registration  
SI/2013-9 February 13, 2013

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Debbie Johnston Remission Order

P.C. 2013-38 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the debt is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits the amount of \$1,408.60, paid or payable under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup> by Debbie Johnston, as repayment of goods and services tax credits with respect to the 1994 and 1995 base taxation years.

#### EXPLANATORY NOTE

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

The Order remits the amount of \$1,408.60 with respect to the goods and services tax credits that were determined to be in excess of Debbie Johnston's entitlement for the 1994 and 1995 base taxation years. The remission is based on financial setback with extenuating circumstances.

Enregistrement  
TR/2013-9 Le 13 février 2013

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Décret de remise visant Debbie Johnston

C.P. 2013-38 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que le recouvrement en est injuste, fait remise à Debbie Johnston de la somme de 1 408,60 \$, payée ou à payer par elle en vertu de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>, à titre de remboursement du crédit pour la taxe sur les produits et services pour les années d'imposition de base 1994 et 1995.

#### NOTE EXPLICATIVE

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

Le Décret fait remise de la somme de 1 408,60 \$ au titre de crédits pour la taxe sur les produits et services qui ont été jugés supérieurs aux montants auxquels Debbie Johnston avait droit pour les années d'imposition de base 1994 et 1995. La remise se fonde sur les difficultés financières de Mme Johnston associées à des circonstances atténuantes.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Supp.)

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)

Registration  
SI/2013-10 February 13, 2013

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### **Xiu Que Hong Remission Order**

P.C. 2013-39 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the amount is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits the amount of \$8,060.90 paid or payable by Xiu Que Hong as repayment of Canada child tax benefits under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup> with respect to the 2005 and 2006 base taxation years.

#### **EXPLANATORY NOTE**

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

The Order remits the amount of \$8,060.90 with respect to Canada child tax benefits received by Xiu Que Hong, for the 2005 and 2006 base taxation years, to which she was not entitled. The remission is based on extreme hardship and financial setback with an extenuating circumstance.

Enregistrement  
TR/2013-10 Le 13 février 2013

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### **Décret de remise visant Xiu Que Hong**

C.P. 2013-39 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que le recouvrement en est injuste, fait remise à Xiu Que Hong de la somme de 8 060,90 \$, payée ou à payer par elle au titre de la prestation fiscale canadienne pour enfants qu'elle a à rembourser pour les années de base 2005 et 2006 aux termes de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>.

#### **NOTE EXPLICATIVE**

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

Le Décret fait remise de la somme de 8 060,90 \$ au titre de la prestation fiscale canadienne pour enfants qui a été versée à Xiu Que Hong pour les années de base 2005 et 2006 alors qu'elle n'y avait pas droit. La remise se fonde sur la situation financière extrêmement difficile et des difficultés financières associées à des circonstances atténuantes.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Supp.)

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)



Registration  
SI/2013-11 February 13, 2013

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### Keith Phillips Remission Order

P.C. 2013-40 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the amounts is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue and the Treasury Board, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits to Keith Phillips the amounts of \$3,380.12 and \$4,418.90, paid or payable by him as repayment of an unwarranted refund with respect to the 1995 and 1996 taxation years, respectively, under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup> and, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits tax in the amounts of \$1,699.40, \$2,492 and \$1,822.10 for the 1995, 1996 and 1997 taxation years, respectively, and penalties in the amounts of \$2,276.06, \$2,927.83 and \$2,843.04, paid or payable by him for the 1995, 1996 and 1997 taxation years, respectively, under Part I of the *Income Tax Act*<sup>c</sup>, and all relevant interest on those amounts.

#### EXPLANATORY NOTE

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

The Order remits certain amounts paid or payable by Mr. Phillips for the 1995 to 1997 years.

The payment of those amounts, incurred as a result of extenuating factors, would cause a significant financial setback for Mr. Phillips.

Enregistrement  
TR/2013-11 Le 13 février 2013

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### Décret de remise visant Keith Phillips

C.P. 2013-40 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que le recouvrement en est injuste, fait remise à Keith Phillips des sommes de 3 380,12 \$ et 4 418,90 \$, payées ou à payer par lui à titre de remboursements injustifiés pour les années d'imposition 1995 et 1996, respectivement, aux termes de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup> et sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que la perception en est injuste, fait remise des sommes de 1 699,40 \$, 2 492 \$ et 1 822,10 \$, payées ou à payer par lui à titre d'impôt sur le revenu pour les années d'imposition 1995, 1996 et 1997, respectivement, et des sommes de 2 276,06 \$, 2 927,83 \$ et 2 843,04 \$, payées ou à payer par lui à titre de pénalités pour les années d'imposition 1995, 1996 et 1997, respectivement, aux termes de la partie I de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>c</sup>, ainsi que des intérêts afférents.

#### NOTE EXPLICATIVE

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

Le Décret accorde une remise de certains montants, payés ou à payer, par M. Phillips pour les années 1995 à 1997.

Le paiement de ces montants, auxquels M. Phillips est assujéti en raison de circonstances atténuantes, lui causerait un revers financier important.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 27, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. 1 (5th Supp.)

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 27, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)

Registration  
SI/2013-12 February 13, 2013

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

### **James Noble Remission Order**

P.C. 2013-41 January 31, 2013

His Excellency the Governor General in Council, considering that the collection of the tax is unjust, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, remits to James Noble tax in the amount of \$1,938.36, paid under Part IX of the *Excise Tax Act*<sup>c</sup> in respect of the purchase of a motor vehicle in June 2009.

Enregistrement  
TR/2013-12 Le 13 février 2013

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

### **Décret de remise visant James Noble**

C.P. 2013-41 Le 31 janvier 2013

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que la perception en est injuste, fait remise à James Noble de la somme de 1 938,36 \$, payée à titre de taxe aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*<sup>c</sup> relativement à l'achat d'un véhicule à moteur en juin 2009.

#### **EXPLANATORY NOTE**

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

This Order remits the provincial portion of the harmonized sales tax (HST) in the amount of \$1,938.36 to James Noble, representing a disallowed rebate to which he became disentitled because he did not apply for it in a timely manner due to misinformation on the part of an agent of provincial authorities in British Columbia.

#### **NOTE EXPLICATIVE**

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

Le Décret fait remise à James Noble de la somme de 1 938,36 \$ au titre de la composante provinciale de la taxe de vente harmonisée (TVH). Cette somme représente un remboursement qui lui a été refusé parce que, s'étant fié à des renseignements trompeurs fournis par un agent des autorités provinciales de la Colombie-Britannique, M. Noble n'a pas produit sa demande dans les délais prescrits et n'a donc pas eu droit à ce remboursement.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>c</sup> R.S., c. E-15

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

<sup>c</sup> L.R., ch. E-15

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

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2013-7		Canadian Heritage	Unsolicited Telecommunications Fees Regulations.....	280
SOR/2013-8	2013-17	Environment	Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations (On-Board Diagnostic Systems for Heavy-Duty Engines and Other Amendments) .....	283
SOR/2013-9	2013-18	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219).....	304
SOR/2013-10	2013-19	Environment	Regulations Amending the National Parks of Canada Aircraft Access Regulations .....	321
SOR/2013-11	2013-20	Canadian Heritage	Regulations Amending the Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations .....	331
SOR/2013-12	2013-21	Foreign Affairs	Order Amending the Export Control List .....	335
SOR/2013-13	2013-22	Finance	Order Amending Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2013-1 (Norway House Cree Nation) .....	340
SOR/2013-14	2013-23	Finance	Order Amending Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2012-2 (Matsqui).....	343
SOR/2013-15	2013-24	Finance	Regulations Amending the Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations.....	345
SOR/2013-16	2013-25	Environment	Order Amending the Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Canada National Parks Act.....	356
SOR/2013-17	2013-26	Natural Resources	Regulations Amending the National Energy Board Processing Plant Regulations (Miscellaneous Program).....	363
SI/2013-3	2012-1638	Finance	Proclamation Giving Notice that the Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income Came into Force on August 31, 2012.....	370
SI/2013-5	2013-16	Justice	Order Fixing March 11, 2013 as the Day on which the Citizen's Arrest and Self-defence Act Comes into Force.....	372
SI/2013-6	2013-35	Indian Affairs and Northern Development	Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (South Slave Region) Order.....	375
SI/2013-7	2013-36	Indian Affairs and Northern Development	Reservation to the Crown Waiver Order (Grace Lake, N.W.T.).....	378
SI/2013-8	2013-37	National Revenue Public Safety and Emergency Preparedness	Order Amending the Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order .....	379
SI/2013-9	2013-38	National Revenue Treasury Board	Debbie Johnston Remission Order.....	381
SI/2013-10	2013-39	National Revenue Treasury Board	Xiu Que Hong Remission Order.....	382
SI/2013-11	2013-40	National Revenue Treasury Board	Keith Phillips Remission Order .....	383
SI/2013-12	2013-41	National Revenue	James Noble Remission Order.....	384

INDEX	SOR:	Statutory Instruments (Regulations)			
SI:	Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents				
			Abbreviations: e — erratum n — new r — revises x — revokes		
Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments	
Canada Travelling Exhibitions Indemnification Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2013-11	31/01/13	331		
Canada Travelling Exhibitions Indemnification Act					
Debbie Johnston Remission Order.....	SI/2013-9	13/02/13	381		n
Financial Administration Act					
Description of Wood Buffalo National Park of Canada in Schedule 1 to the Canada National Parks Act — Order Amending.....	SOR/2013-16	31/01/13	356		
Canada National Parks Act					
Export Control List — Order Amending .....	SOR/2013-12	31/01/13	335		
Export and Import Permits Act					
James Noble Remission Order.....	SI/2013-12	13/02/13	384		n
Financial Administration Act					
Keith Phillips Remission Order .....	SI/2013-11	13/02/13	383		n
Financial Administration Act					
Motor Vehicle Safety Regulations (Interpretation, Section 18 and Standards 203, 204, 208, 212 and 219) — Regulations Amending .....	SOR/2013-9	31/01/13	304		
Motor Vehicle Safety Act					
National Energy Board Processing Plant Regulations (Miscellaneous Program) — Regulations Amending .....	SOR/2013-17	31/01/13	363		
National Energy Board Act					
National Parks of Canada Aircraft Access Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2013-10	31/01/13	321		
Canada National Parks Act					
On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations (On-Board Diagnostic Systems for Heavy-Duty Engines and Other Amendments) — Regulations Amending....	SOR/2013-8	31/01/13	283		
Canadian Environmental Protection Act, 1999					
Order Fixing March 11, 2013 as the Day on which the Act Comes into Force.....	SI/2013-5	13/02/13	372		n
Citizen's Arrest and Self-defence Act					
Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Regulations — Regulations Amending .....	SOR/2013-15	31/01/13	345		
Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act					
Protocol Amending the Convention between the Government of Canada and the Government of the Republic of Singapore for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with respect to Taxes on Income Came into Force on August 31, 2012 — Proclamation Giving Notice .....	SI/2013-3	13/02/13	370		
An Act to implement conventions between Canada and Morocco, Canada and Pakistan, Canada and Singapore, Canada and the Philippines, Canada and the Dominican Republic and Canada and Switzerland for the avoidance of double taxation with respect to income tax					
Reservation to the Crown Waiver Order (Grace Lake, N.W.T.).....	SI/2013-7	13/02/13	378		n
Territorial Lands Act					
Schedule 1 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2012-2 (Matsqui) — Order Amending .....	SOR/2013-14	31/01/13	343		
First Nations Goods and Services Tax Act					
Schedule 2 to the First Nations Goods and Services Tax Act, No. 2013-1 (Norway House Cree Nation) — Order Amending.....	SOR/2013-13	31/01/13	340		
First Nations Goods and Services Tax Act					
Unsolicited Telecommunications Fees Regulations.....	SOR/2013-7	28/01/13	280		n
Telecommunications Act					
Visiting Forces and Visiting Forces Personnel Alcoholic Beverages Remission Order — Order Amending.....	SI/2013-8	13/02/13	379		
Financial Administration Act					
Withdrawal from Disposal of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (South Slave Region) Order .....	SI/2013-6	13/02/13	375		
Territorial Lands Act					
Xiu Que Hong Remission Order.....	SI/2013-10	13/02/13	382		n
Financial Administration Act					

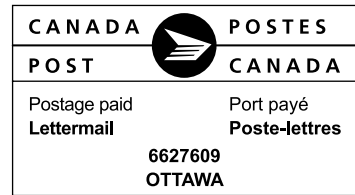
**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2013-7		Patrimoine canadien	Règlement sur les droits relatifs aux télécommunications non sollicitées...	280
DORS/2013-8	2013-17	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (système de diagnostic intégré pour les moteurs de véhicules lourds et autres modifications).....	283
DORS/2013-9	2013-18	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219).....	304
DORS/2013-10	2013-19	Environnement	Règlement modifiant le Règlement sur l'accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada.....	321
DORS/2013-11	2013-20	Patrimoine canadien	Règlement modifiant le Règlement sur l'indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes.....	331
DORS/2013-12	2013-21	Affaires étrangères	Décret modifiant la Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée.....	335
DORS/2013-13	2013-22	Finances	Décret modifiant l'annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2013-1 (Nation crie de Norway House).....	340
DORS/2013-14	2013-23	Finances	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2012-2 (Matsqui).....	343
DORS/2013-15	2013-24	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes.....	345
DORS/2013-16	2013-25	Environnement	Décret modifiant la description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada.....	356
DORS/2013-17	2013-26	Ressources naturelles	Règlement correctif visant le Règlement de l'Office national de l'énergie sur les usines de traitement.....	363
TR/2013-3	2012-1638	Finances	Proclamation donnant avis que le Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, est entrée en vigueur le 31 août 2012.....	370
TR/2013-5	2013-16	Justice	Décret fixant au 11 mars 2013 la date d'entrée en vigueur de la Loi sur l'arrestation par des citoyens et la légitime défense.....	372
TR/2013-6	2013-35	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines parcelles territoriales dans les Territoires du Nord-Ouest (région de South Slave).....	375
TR/2013-7	2013-36	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret sur la renonciation aux terres réservées à la Couronne (Lac Grace, T.N.-O.).....	378
TR/2013-8	2013-37	Revenu national Sécurité publique et Protection civile	Décret modifiant le Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel.....	379
TR/2013-9	2013-38	Revenu national Conseil du Trésor	Décret de remise visant Debbie Johnston.....	381
TR/2013-10	2013-39	Revenu national Conseil du Trésor	Décret de remise visant Xiu Que Hong.....	382
TR/2013-11	2013-40	Revenu national Conseil du trésor	Décret de remise visant Keith Phillips.....	383
TR/2013-12	2013-41	Revenu national	Décret de remise visant James Noble.....	384

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

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

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Accès par aéronef aux parcs nationaux du Canada — Règlement modifiant le Règlement..... Parcs nationaux du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2013-10</a>	31/01/13	321	
Annexe 1 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2012-2 (Matsqui) — Décret modifiant ..... Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	<a href="#">DORS/2013-14</a>	31/01/13	343	
Annexe 2 de la Loi sur la taxe sur les produits et services des premières nations, n° 2013-1 (Nation crie de Norway House) — Décret modifiant..... Taxe sur les produits et services des premières nations (Loi)	<a href="#">DORS/2013-13</a>	31/01/13	340	
Certaines parcelles territoriales dans les Territoires du Nord-Ouest (région de South Slave) — Décret déclarant inaliénables ..... Terres territoriales (Loi)	<a href="#">TR/2013-6</a>	13/02/13	375	n
Debbie Johnston — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2013-9</a>	13/02/13	381	n
Décret de remise visant les boissons alcooliques vendues aux forces étrangères présentes au Canada et à leur personnel — Décret modifiant..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2013-8</a>	13/02/13	379	
Décret fixant au 11 mars 2013 la date d'entrée en vigueur de la loi..... Arrestation par des citoyens et la légitime défense (Loi)	<a href="#">TR/2013-5</a>	13/02/13	372	n
Description du parc national Wood Buffalo du Canada à l'annexe 1 de la Loi sur les parcs nationaux du Canada — Décret modifiant ..... Parcs nationaux du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2013-16</a>	31/01/13	356	
Droits relatifs aux télécommunications non sollicitées — Règlement ..... Télécommunications (Loi)	<a href="#">DORS/2013-7</a>	28/01/13	280	n
Émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs (système de diagnostic intégré pour les moteurs de véhicules lourds et autres modifications) — Règlement modifiant le Règlement..... Protection de l'environnement (Loi canadienne) (1999)	<a href="#">DORS/2013-8</a>	31/01/13	283	
Indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes — Règlement modifiant le Règlement ..... Indemnisation au Canada en matière d'expositions itinérantes (Loi)	<a href="#">DORS/2013-11</a>	31/01/13	331	
James Noble — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2013-12</a>	13/02/13	384	n
Keith Phillips — Décret de remise visant..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2013-11</a>	13/02/13	383	n
Liste des marchandises et technologies d'exportation contrôlée — Décret modifiant..... Licences d'exportation et d'importation (Loi)	<a href="#">DORS/2013-12</a>	31/01/13	335	
Office national de l'énergie sur les usines de traitement — Règlement correctif visant le Règlement ..... Office national de l'énergie (Loi)	<a href="#">DORS/2013-17</a>	31/01/13	363	
Protocole modifiant la Convention entre le Canada et la République de Singapour, tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu, est entrée en vigueur le 31 août 2012 — Proclamation donnant avis ..... Loi de mise en œuvre des conventions conclues entre le Canada et le Maroc, le Canada et le Pakistan, le Canada et Singapour, le Canada et les Philippines, le Canada et la République Dominicaine et le Canada et la Suisse, tendant à éviter les doubles impositions en matière d'impôt sur le revenu	<a href="#">TR/2013-3</a>	13/02/13	370	
Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes — Règlement modifiant le Règlement..... Recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes (Loi)	<a href="#">DORS/2013-15</a>	31/01/13	345	
Renonciation aux terres réservées à la Couronne (Lac Grace, T.N.-O.) — Décret ..... Terres territoriales (Loi)	<a href="#">TR/2013-7</a>	13/02/13	378	n
Sécurité des véhicules automobiles (interprétation, article 18 et normes 203, 204, 208, 212 et 219) — Règlement modifiant le Règlement..... Sécurité automobile (Loi)	<a href="#">DORS/2013-9</a>	31/01/13	304	
Xiu Que Hong — Décret de remise visant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	<a href="#">TR/2013-10</a>	13/02/13	382	n



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Publishing and Depository Services  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions et Services de dépôt  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5