

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part II

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, NOVEMBER 20, 2013

OTTAWA, LE MERCREDI 20 NOVEMBRE 2013

Statutory Instruments 2013

Textes réglementaires 2013

SOR/2013-193 to 199 and SI/2013-120

DORS/2013-193 à 199 et TR/2013-120

Pages 2452 to 2560

Pages 2452 à 2560

### 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/2013-193 November 1, 2013

Enregistrement  
DORS/2013-193 Le 1<sup>er</sup> novembre 2013

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

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

**Order 2013-87-09-01 Amending the Domestic Substances List**

**Arrêté 2013-87-09-01 modifiant la Liste intérieure**

Whereas the Minister of the Environment has been provided with information under either paragraph 87(1)(a) or (5)(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup> in respect of each substance referred to in the annexed Order;

Attendu que la ministre de l'Environnement a reçu les renseignements visés aux alinéas 87(1)a) ou (5)a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup> concernant chaque substance visée par l'arrêté ci-après;

Whereas, in respect of the substances being added to the *Domestic Substances List*<sup>b</sup> pursuant to subsection 87(1) of that Act, the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that those substances have been manufactured in or imported into Canada, by the person who provided the information, in excess of the quantity prescribed under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*<sup>c</sup>;

Attendu que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que celles de ces substances qui sont ajoutées à la *Liste intérieure*<sup>b</sup> en vertu du paragraphe 87(1) de cette loi ont été fabriquées ou importées au Canada, par la personne qui a fourni les renseignements, en une quantité supérieure à celle prévue par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*<sup>c</sup>;

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

Attendu que le délai d'évaluation prévu à l'article 83 de cette loi est expiré;

And whereas no conditions under paragraph 84(1)(a) of that Act in respect of the substances are in effect;

Attendu que les substances ne sont assujetties à aucune condition fixée aux termes de l'alinéa 84(1)a) de cette loi,

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order 2013-87-09-01 Amending the Domestic Substances List*.

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>a</sup>, la ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2013-87-09-01 modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Gatineau, October 30, 2013

Gatineau, le 30 octobre 2013

LEONA AGLUKKAQ  
*Minister of the Environment*

*La ministre de l'Environnement*  
LEONA AGLUKKAQ

**ORDER 2013-87-09-01 AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST**

**ARRÊTÉ 2013-87-09-01 MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. Part 1 of the *Domestic Substances List*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:**

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

- 64382-04-3 N-P
- 64742-71-8 N
- 66455-31-0 N-P
- 1202686-00-7 N-P
- 1416235-41-0

- 64382-04-3 N-P
- 64742-71-8 N
- 66455-31-0 N-P
- 1202686-00-7 N-P
- 1416235-41-0

**2. Part 3 of the List is amended by adding the following in numerical order:**

**2. La partie 3 de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

- 18582-6 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with alkyl 2-propenoate, ethenylbenzene and disubstituted alkane mono-2-propenoate, *tert*-Bu ethaneperoxoate-initiated  
Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec un acrylate d'alkyle, du styrène et un monoacrylate d'alcane disubstitué, amorcé avec de l'éthaneperoxoate de *tert*-butyle

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33  
<sup>b</sup> SOR/94-311  
<sup>c</sup> SOR/2005-247  
<sup>1</sup> SOR/94-311

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33  
<sup>b</sup> DORS/94-311  
<sup>c</sup> DORS/2005-247  
<sup>1</sup> DORS/94-311

- 18596-2 N 2,5-Furandione, polymer with 1-octadecene, 3-(alkylamino)propyl imide  
Furane-2,5-dione polymérisée avec de l'octadéc-1-ène, imide 3-(alkylamino)propylique
- 18598-4 N-P Alkanedioic acid, polymer with 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol, arenoate  
Acide alcanedioïque polymérisé avec du 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol, arénoate
- 18599-5 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, telomer with alkyl 2-propenoate, *tert*-dodecanethiol, ethenylbenzene and 2-hydroxyethyl 2-propenoate, compd. with 2-(dimethylamino)ethanol  
Acide méthacrylique télomérisé avec un acrylate d'alkyle, du 2-méthylundécane-thiol, du styrène et de l'acrylate de 2-hydroxyéthyle, composés avec le 2-(diméthylamino)éthanol
- 18600-6 N-P 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with ethenylbenzene, 2-ethylhexyl 2-propenoate, 2-hydroxyethyl 2-propenoate and 2-propenoic acid, *tert*-amylperoxy 2-ethylhexyl carbonate-initiated  
Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec du styrène, de l'acrylate de 2-éthylhexyle, de l'acrylate de 2-hydroxyéthyle et de l'acide acrylique, amorcé avec du peroxycarbonate de OO-2-méthylbutane-2-yle et de O-éthylhexyle
- 18601-7 N-P Formaldehyde, polymers with branched 4-nonylphenol and *sec*-alkylphenol  
Formaldéhyde polymérisé avec du 4-(nonyl ramifié)phénol et un *sec*-alkylphénol
- 18602-8 N-P Oxirane, alkyl-, polymer with methyloxirane and oxirane, ether with 2-ethyl-2-(hydroxymethyl)-1,3-propanediol  
Alkyloxirane polymérisé avec du méthyloxirane et de l'oxirane, éther avec le 2-éthyl-2-(hydroxyméthyl)propane-1,3-diol
- 18603-0 N-P Ethoxylated nonylphenol-carbomocyclicaldehyde polymer  
Copolymère de nonylphénol et d'un aldéhyde carbomonocyclique, éthoxylé
- 18604-1 N-P Alkyl dicarboxylic acid, polymer with polyalkylalkane diisocyanate, hexanedioic acid, 1,6-hexanediol and 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid, compd. with *N,N*-diethylethanamine  
Acide alcanedicarboxylique polymérisé avec un diisocyanate de polyalkylalcane, de l'acide hexanedioïque, de l'hexane-1,6-diol, de l'acide 2,2-*bis*(hydroxyméthyl)propanoïque, composés avec la *N,N*-diéthyléthanamine

**COMING INTO FORCE**

**3. 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**

Canadians depend on substances that are used in hundreds of goods from medicines to computers, fabric and fuels. Some chemical substances, however, when released in a certain quantity or concentration in the environment, can have detrimental effects on human health or the environment.

Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act), substances (chemicals and polymers) “new” to Canada are subject to reporting requirements before they can be manufactured or imported into the country. This limits commercialization of the substance in the Canadian market until human health and environmental impacts associated with the new substances are assessed and managed where appropriate. However, substances specified on the *Domestic Substances List* (DSL) are eligible for commercial use in Canada and are not subject to further reporting requirements by industry under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [the Regulations].

Environment Canada and Health Canada assessed the information on 14 new substances submitted to the New Substances Program and determined that they meet the necessary criteria for their

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Enjeux**

Les Canadiens dépendent des substances qui sont utilisées dans des centaines de produits comme les médicaments, les ordinateurs, les tissus et les carburants. Cependant, lorsqu'une certaine quantité ou concentration d'une substance chimique est libérée dans l'environnement, il peut avoir des effets néfastes sur la santé humaine ou l'environnement.

En vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi], les substances « nouvelles » (substances chimiques et polymères) au Canada sont assujetties à une déclaration de renseignements avant leur fabrication ou leur importation dans le pays. Cela en limite la commercialisation dans le marché canadien jusqu'à ce que les risques sur la santé humaine et l'environnement associés à ces substances nouvelles aient été évalués et gérés de façon appropriée. Cependant, les substances figurant sur la *Liste intérieure* (LI) sont admissibles à des fins commerciales au Canada et aucune déclaration en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [le Règlement] n'est requise de la part de l'industrie.

Environnement Canada et Santé Canada ont évalué les renseignements sur 14 substances nouvelles soumises au Programme des substances nouvelles et ont déterminé que ces substances répondent

addition to the DSL. Under the Act, the Minister of the Environment must add a substance to the DSL within 120 days after the criteria listed in section 87 of the Act have been met.

## Background

### *The Domestic Substances List*

The DSL is a list of substances and living organisms that are considered “existing” for the purposes of the Act. “New” substances and living organisms, which are not on the DSL, are subject to reporting requirements before they can be manufactured in or imported into Canada. These requirements are set out in sections 81 and 106 of the Act as well as in the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* in the case of new substances, and in the *New Substances Notification Regulations (Organisms)* in the case of living organisms.

The DSL was published in the *Canada Gazette*, Part II, in May 1994.<sup>1</sup> The DSL is amended to add or remove substances or to make corrections 10 times a year on average.

### *The Non-domestic Substances List*

The *Non-domestic Substances List* (NDSL) is a list of substances new to Canada that are subject to notification and assessment requirements when manufactured in or imported into Canada in quantities above 1 000 kg per year. The NDSL only applies to chemicals and polymers.

The United States and Canada have similar new substances programs to assess new chemicals prior to manufacture or import. Comparable to the Canadian process, substances are eligible for listing on the U.S. *Toxic Substances Control Act* (TSCA) Inventory once they have undergone the new substances assessment process in the United States. Substances that have been listed on the public portion of the TSCA Inventory for a minimum of one calendar year and that are not subject to risk management controls in either Canada or the United States are eligible for listing on Canada’s NDSL. On a semi-annual basis, Canada subsequently updates the NDSL based on amendments to the U.S. TSCA Inventory.

Once substances are added to the DSL, they must be deleted from the NDSL. A substance cannot be on the DSL and NDSL simultaneously as the two inventories are associated with different regulatory requirements. While substances on the DSL are not subject to the Regulations, substances on the NDSL remain subject to these Regulations but with lesser reporting requirements, in recognition that they have undergone notification and assessment in the United States. However, this is protective of human health and the environment as substances on the NDSL are subject to further risk assessment in Canada. Furthermore, the NDSL applies only to chemicals and polymers.

aux critères nécessaires pour leur inscription à la LI. En vertu de la Loi, la ministre de l’Environnement doit inscrire une substance à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des critères énumérés à l’article 87 de la Loi.

## Contexte

### *La Liste intérieure*

La LI est une liste de substances et d’organismes vivants qui sont considérés comme « existants » selon la Loi. Les substances et organismes vivants « nouveaux », c’est-à-dire ceux ne figurant pas sur la LI, doivent faire l’objet d’une déclaration et d’une évaluation avant leur fabrication ou leur importation au Canada. Ces exigences sont prévues aux articles 81 et 106 de la Loi ainsi que dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* dans le cas des substances nouvelles, et dans le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (organismes)* dans le cas des organismes vivants.

La LI a été publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en mai 1994<sup>1</sup>. Cette liste est régulièrement modifiée de façon à ajouter ou à radier des substances, ou pour y faire des corrections, en moyenne 10 fois par année.

### *La Liste extérieure*

La LE est une liste de substances nouvelles au Canada qui sont assujetties aux exigences de déclaration et d’évaluation lorsque la quantité fabriquée ou importée au Canada dépasse 1 000 kg par année. La LE s’applique seulement aux substances chimiques et polymères.

Les États-Unis et le Canada disposent de programmes des substances nouvelles similaires leur permettant d’évaluer les nouvelles substances chimiques avant leur fabrication ou leur importation. Aux États-Unis, à l’image de la procédure en vigueur au Canada, une substance peut être inscrite à l’inventaire de la loi américaine réglementant les substances toxiques (*Toxic Substances Control Act* ou TSCA) à l’issue de son évaluation. Les substances qui figurent à la partie publique de l’inventaire de la TSCA depuis au moins une année civile, et qui ne sont assujetties à des mesures de gestion des risques ni au Canada ni aux États-Unis, peuvent être inscrites à la LE du Canada. Tous les six mois, le Canada met à jour la LE en fonction des modifications apportées à l’inventaire de la TSCA des États-Unis.

Lorsque les substances sont inscrites à la LI, elles doivent être radiées de la LE. Une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et sur la LE, car celles-ci répondent à des exigences réglementaires différentes. Bien que les substances inscrites sur la LI ne soient pas assujetties au Règlement, les substances figurant sur la LE restent assujetties au Règlement, mais les exigences de déclaration sont réduites étant donné qu’elles ont fait l’objet d’une évaluation et d’une déclaration aux États-Unis. Ce système permet d’assurer la protection de la santé humaine et de l’environnement, en veillant à ce que les substances inscrites à la LE fassent l’objet d’une évaluation des risques au Canada. De plus, la *Liste extérieure* s’applique seulement aux substances chimiques et polymères.

<sup>1</sup> The *Order 2001-87-04-01 Amending the Domestic Substances List* (SOR/2001-214), published in the *Canada Gazette*, Part II, in July 2001, establishes the structure of the DSL. For more information, please visit <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

<sup>1</sup> L’*Arrêté 2001-87-04-01 modifiant la Liste intérieure* (DORS/2001-214), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en juillet 2001, établit la structure de la *Liste intérieure*. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le document suivant : <http://publications.gc.ca/gazette/archives/p2/2001/2001-07-04/pdf/g2-13514.pdf>.

**Objectives**

The objective of the *Order 2013-87-09-01 Amending the Domestic Substances List* (hereafter referred to as “the Order”) is to comply with the requirements of the Act and to facilitate access to and use of 14 substances while at the same time removing the reporting requirements associated with the import or manufacture of these substances.

**Description**

The Order adds 14 substances to the DSL. To protect confidential business information, 9 of the 14 substances being added to the DSL will have their chemical names masked.<sup>2</sup>

As substances cannot be on both the DSL and the NDSL simultaneously, the proposed Order 2013-87-09-02 would delete 3 out of the 14 substances from the NDSL as they meet the necessary criteria for their addition to the DSL.

*Additions to the Domestic Substances List*

Substances must be added to the DSL under section 66 of the Act if they were, between January 1, 1984, and December 31, 1986, manufactured or imported into Canada by any person in a quantity greater than 100 kg in any one calendar year or if they were in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada.

Under section 87 of the Act, substances must be added to the DSL within 120 days after the following conditions are met:

- the Minister has been provided with the most comprehensive information regarding the substance;<sup>3</sup>
- the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substance has already been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in a quantity beyond that set out in paragraph 87(1)(b) of the Act, or that all prescribed information has been provided to the Minister of the Environment, irrespective of the quantities;
- the period prescribed for the assessment of the submitted information for the substance has expired; and
- the substance is not subject to any conditions imposed on its import or manufacture.

*Publication of masked names*

The Order masks the chemical names of 9 of the 14 substances being added to the DSL. Masked names are required by the Act if the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information. The procedure to be followed for creating a masked name is set out in the *Masked Name Regulations*. Substances with a masked name are added under the confidential portion of the DSL. Anyone who wishes to determine if a substance is on the confidential portion of the DSL must file a Notice of *Bona Fide* Intent to Manufacture or Import with the New Substances Program.

<sup>2</sup> Masked names are required by the Act if the publication of the explicit chemical or biological name of a substance would result in the release of confidential business information.

<sup>3</sup> The most comprehensive package depends on the class of a substance; the information requirements are set out in the Regulations under the Act.

**Objectifs**

L'objectif de l'*Arrêté 2013-87-09-01 modifiant la Liste intérieure* (ci-après appelé « l'Arrêté ») est de se conformer aux exigences de la Loi, de faciliter l'utilisation des 14 substances tout en éliminant le fardeau associé aux déclarations à produire pour l'importation ou la fabrication.

**Description**

L'Arrêté ajoute 14 substances à la LI. Pour protéger l'information commerciale à caractère confidentiel, 9 des 14 substances qui sont ajoutées à la LI auront une dénomination chimique maquillée<sup>2</sup>.

Puisqu'une substance ne peut être inscrite à la fois sur la LI et la LE, l'Arrêté 2013-87-09-02 radie 3 des 14 substances de la LE car elles répondent aux critères nécessaires pour leur adjonction à la LI.

*Adjonctions à la Liste intérieure*

L'article 66 de la Loi exige qu'une substance soit inscrite à la LI si, entre le 1<sup>er</sup> janvier 1984 et le 31 décembre 1986, elle a été fabriquée ou importée au Canada par une personne en une quantité de plus de 100 kg au cours d'une année civile ou elle a été commercialisée ou a été utilisée à des fins commerciales au Canada.

L'article 87 de la Loi exige pour sa part qu'une substance soit ajoutée à la LI dans les 120 jours suivant la réalisation des conditions suivantes :

- la ministre a reçu un dossier complet de renseignements concernant la substance<sup>3</sup>;
- la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé sont convaincues que les substances ont déjà été fabriquées ou importées au Canada par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure aux quantités mentionnées à l'alinéa 87(1)(b) de la Loi, ou que toute information prescrite a été fournie à la ministre de l'Environnement, quelle que soit la quantité importée ou fabriquée;
- la période prescrite pour l'évaluation de l'information soumise relativement à la substance est terminée;
- la substance n'est assujettie à aucune condition relativement à son importation ou à sa fabrication.

*Publication des dénominations maquillées*

L'Arrêté maquille la dénomination chimique de 9 des 14 substances ajoutées à la LI. Les dénominations maquillées sont requises par la Loi lorsque la publication de la dénomination chimique ou biologique de la substance dévoilerait de l'information commerciale à caractère confidentiel. Les étapes à suivre pour créer une dénomination maquillée sont décrites dans le *Règlement sur les dénominations maquillées*. Les substances ayant une dénomination maquillée sont ajoutées sous la partie confidentielle de la LI. Quiconque désire savoir si une substance est inscrite à la partie confidentielle de la LI doit soumettre un avis d'intention véritable pour la fabrication ou l'importation au Programme des substances nouvelles.

<sup>2</sup> Les dénominations maquillées sont exigées par la Loi dans les cas où la publication du nom chimique ou biologique explicite d'une substance aboutirait à la divulgation de renseignements commerciaux confidentiels.

<sup>3</sup> Le dossier le plus complet dépend de la classe d'une substance; les exigences d'information sont énoncées dans le Règlement en vertu de la Loi.

**“One-for-One” Rule and small business lens**

The Order is not covered by the “One-for-One” Rule and does not add any additional administrative costs to business. Also, the small business lens does not apply to the Order and is not expected to add any costs to small businesses. Rather, the Order provides industry with better access to the 14 substances being added to the DSL. The Government of Canada may conduct further risk assessments on any DSL substance when deemed necessary.

**Consultation**

As the Order is administrative in nature and does not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

**Rationale**

Fourteen substances have met the necessary conditions for addition to the DSL. The Order adds these substances to the DSL, exempting them from undue reporting requirements under subsection 81(1) of the Act.

The Act establishes a process for updating the DSL which involves strict time limits, and since the 14 substances covered by the Order are eligible for the DSL, no other alternatives were considered.

The Order will benefit the public and governments by enabling industry to use these substances in larger quantities, providing better value to Canadians. Also, as the Order will exempt these substances from assessment and reporting requirements as set out under the new substances provisions of the Act [subsection 81(1)], it will benefit industry and Canadians by reducing the administrative burden associated with the current status of these substances. As a result, it is expected that there will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with the Order. The Government of Canada may still assess any substance on the DSL under the existing substances provisions of the Act (section 68 or 74) and implement risk management actions if deemed necessary.

**Implementation, enforcement and service standards**

The DSL identifies substances that, for the purposes of the Act, are not subject to the requirements of the Regulations. As the Order only adds substances to the DSL, developing an implementation plan or a compliance strategy or establishing a service standard is not required.

**Contact**

Greg Carreau  
Executive Director  
Program Development and Engagement Division  
Environment Canada  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Substances Management Information Line:  
1-800-567-1999 (toll-free in Canada)  
819-953-7156 (outside of Canada)  
Fax: 819-953-7155  
Email: substances@ec.gc.ca

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises**

L'Arrêté n'est pas visé par la règle du « un pour un », et il n'engendre pas de coûts administratifs supplémentaires pour les entreprises. De plus, la lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cet arrêté et n'engendre pas de coûts administratifs pour les petites entreprises. Au contraire, cet arrêté fournit à l'industrie un meilleur accès aux 14 substances ajoutées à la LI. Le gouvernement du Canada peut procéder à des évaluations des risques pour toute substance sur la LI lorsque cela est jugé nécessaire.

**Consultation**

Puisque l'Arrêté est de nature administrative et ne contient aucune information qui pourrait faire l'objet de commentaires ou d'objections du grand public, aucune consultation n'est nécessaire.

**Justification**

Quatorze substances ont satisfait aux critères nécessaires pour leur adjonction à la LI. L'Arrêté ajoute ces 14 substances à la LI, les soustrayant ainsi des exigences de déclaration en vertu du paragraphe 81(1) de la Loi.

La Loi établit un processus de mise à jour de la LI qui comprend des limites de temps strictes. Puisque les 14 substances concernées par l'Arrêté sont admissibles à la LI, aucune autre solution n'a été considérée.

L'Arrêté favorisera le public et les gouvernements en permettant à l'industrie d'utiliser ces substances en quantités plus importantes et en offrant un meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens. Également, puisque l'Arrêté exemptera ces substances des exigences de déclaration et d'évaluation établies sous les dispositions sur les substances nouvelles en vertu de la Loi [paragraphe 81(1)], il sera bénéfique pour l'industrie et les Canadiens en réduisant le fardeau administratif associé au statut actuel de ces substances. Il n'y aura aucun coût associé à l'Arrêté pour le public, l'industrie ou les gouvernements. Le gouvernement du Canada peut encore évaluer toute substance sur la LI en vertu des dispositions des substances existantes de la Loi (articles 68 ou 74) et mettre en œuvre des mesures de gestion des risques si cela est jugé nécessaire.

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

La LI recense les substances qui, aux fins de la Loi, ne sont pas assujetties aux exigences du Règlement. De plus, puisque l'Arrêté ne fait qu'ajouter des substances à la LI, il n'est pas nécessaire d'établir de plan de mise en œuvre, ni de stratégie de conformité, ni de normes de service.

**Personne-ressource**

Greg Carreau  
Directeur exécutif  
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes  
Environnement Canada  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Ligne d'information sur la gestion des substances :  
1-800-567-1999 (sans frais au Canada)  
819-953-7156 (à l'extérieur du Canada)  
Télécopieur : 819-953-7155  
Courriel : substances@ec.gc.ca

Registration  
SOR/2013-194 November 7, 2013

Enregistrement  
DORS/2013-194 Le 7 novembre 2013

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

**Regulations Amending the Regulations  
Establishing a List of Entities**

**Règlement modifiant le Règlement établissant une  
liste d'entités**

P.C. 2013-1147 November 6, 2013

C.P. 2013-1147 Le 6 novembre 2013

**(PUBLISHED AS AN EXTRA  
ON NOVEMBER 8, 2013)**

**(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE  
LE 8 NOVEMBRE 2013)**

Registration  
SOR/2013-195 November 7, 2013

Enregistrement  
DORS/2013-195 Le 7 novembre 2013

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

**Regulations Amending the Regulations  
Establishing a List of Entities**

**Règlement modifiant le Règlement établissant une  
liste d'entités**

P.C. 2013-1148 November 6, 2013

C.P. 2013-1148 Le 6 novembre 2013

**(PUBLISHED AS AN EXTRA  
ON NOVEMBER 8, 2013)**

**(PUBLIÉ EN ÉDITION SPÉCIALE  
LE 8 NOVEMBRE 2013)**



Registration  
SOR/2013-196 November 8, 2013

CANADA TRANSPORTATION ACT

**Regulations Amending the Carriers and  
Transportation and Grain Handling Undertakings  
Information Regulations**

P.C. 2013-1149 November 7, 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 50(1)<sup>a</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations*.

**REGULATIONS AMENDING THE CARRIERS AND  
TRANSPORTATION AND GRAIN HANDLING  
UNDERTAKINGS INFORMATION  
REGULATIONS**

**AMENDMENTS**

**1. The title of the *Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

TRANSPORTATION INFORMATION REGULATIONS

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

“aerodrome” has the same meaning as in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*. (*aérodrome*)

“vessel” has the same meaning as in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*. (*bâtiment*)

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

(3) Subsection (2) does not apply to Transport Canada forms or publications.

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

**2.1** Except as otherwise provided in these Regulations, the information required by these Regulations to be provided to the Minister must be provided

(a) by electronic means; or

(b) if the information is being collected directly by Statistics Canada under the *Statistics Act*, by the means by which the information is provided under that Act.

Enregistrement  
DORS/2013-196 Le 8 novembre 2013

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

**Règlement modifiant le Règlement sur les  
renseignements des transporteurs et des exploitants  
d'entreprises de transport et de manutention de  
grain**

C.P. 2013-1149 Le 7 novembre 2013

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 50(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*, ci-après.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES  
RENSEIGNEMENTS DES TRANSPORTEURS ET DES  
EXPLOITANTS D'ENTREPRISES DE TRANSPORT  
ET DE MANUTENTION DE GRAIN**

**MODIFICATIONS**

**1. Le titre du *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU  
TRANSPORT

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

« aérodrome » S'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. (*aerodrome*)

« bâtiment » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*vessel*)

**(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux formulaires et aux publications de Transports Canada.

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

**2.1** Sauf disposition contraire du présent règlement, les renseignements à fournir au ministre en vertu du présent règlement doivent être fournis :

a) par un moyen électronique;

b) si les renseignements sont recueillis directement par Statistique Canada en application de la *Loi sur la statistique*, par le moyen avec lequel les renseignements sont fournis en vertu de cette loi.

<sup>a</sup> S.C. 2007, c. 19, s. 8

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>1</sup> SOR/96-334; SOR/97-92; SOR/99-328

<sup>a</sup> L.C. 2007, ch. 19, art. 8

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

<sup>1</sup> DORS/96-334; DORS/97-92; DORS/99-328

**4. The heading “DÉFINITIONS” before section 3 of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

**5. (1) The definitions “level V air carrier”, “level VI air carrier”, “local air carrier”, “regional air carrier” and “unit toll service” in section 3 of the Regulations are repealed.**

**(2) The definitions “level I air carrier”, “level II air carrier”, “level III air carrier”, “level IV air carrier” and “revenue passenger” in section 3 of the Regulations are replaced by the following:**

“level I air carrier” means a Canadian air carrier that, in the calendar year before the year in which information is provided under this Part, transported at least 2,000,000 revenue passengers or at least 400 000 tonnes of cargo. (*transporteur aérien de niveau I*)

“level II air carrier” means a Canadian air carrier that, in the calendar year before the year in which information is provided under this Part, transported

(a) at least 100,000 but fewer than 2,000,000 revenue passengers; or

(b) at least 50 000 but less than 400 000 tonnes of cargo. (*transporteur aérien de niveau II*)

“level III air carrier” means a Canadian air carrier that

(a) is not a level I air carrier or level II air carrier; and

(b) in the calendar year before the year in which information is provided under this Part, realized gross revenues of at least \$2,000,000 for the provision of air services for which the air carrier held a licence. (*transporteur aérien de niveau III*)

“level IV air carrier” means a Canadian air carrier that

(a) is not a level I air carrier, level II air carrier or level III air carrier; and

(b) in the calendar year before the year in which information is provided under this Part, realized gross revenues of less than \$2,000,000 for the provision of air services for which the air carrier held a licence. (*transporteur aérien de niveau IV*)

“revenue passenger” means a passenger who is not a non-revenue passenger and for whose transportation an air carrier receives remuneration, and includes a passenger travelling with a ticket

(a) purchased under a publicly available promotional offer;

(b) purchased through a loyalty program or through the redemption of loyalty points or miles;

(c) purchased with a corporate discount or at a preferential fare; or

(d) obtained as compensation for denied boarding. (*passager payant*)

**4. L’intertitre « DÉFINITIONS » précédant l’article 3 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

**5. (1) Les définitions de « service à taux unitaire », « transporteur aérien de niveau V », « transporteur aérien de niveau VI », « transporteur aérien local » et « transporteur aérien régional », à l’article 3 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

**(2) Les définitions de « passager payant », « transporteur aérien de niveau I », « transporteur aérien de niveau II », « transporteur aérien de niveau III » et « transporteur aérien de niveau IV », à l’article 3 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :**

« passager payant » Tout passager qui n’est pas un passager non payant et dont le transport entraîne une rémunération pour le transporteur aérien, y compris tout passager qui voyage muni d’un billet qui, selon le cas :

a) est acheté dans le cadre d’offres promotionnelles destinées au grand public;

b) est acheté grâce à un programme de fidélisation ou à l’échange de points de fidélisation ou de milles;

c) est acheté avec un rabais aux entreprises ou à un tarif préférentiel;

d) est obtenu à titre d’indemnisation dans le cas d’un refus d’embarquement. (*revenue passenger*)

« transporteur aérien de niveau I » Transporteur aérien canadien qui, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté au moins 2 000 000 de passagers payants ou au moins 400 000 tonnes de fret. (*level I air carrier*)

« transporteur aérien de niveau II » Transporteur aérien canadien qui, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application de la présente partie, a transporté, selon le cas :

a) au moins 100 000 passagers payants, mais moins de 2 000 000 de passagers payants;

b) au moins 50 000 tonnes de fret, mais moins de 400 000 tonnes de fret. (*level II air carrier*)

« transporteur aérien de niveau III » Transporteur aérien canadien qui :

a) d’une part, n’est ni un transporteur aérien de niveau I ni un transporteur aérien de niveau II;

b) d’autre part, a réalisé, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application de la présente partie, des recettes brutes d’au moins 2 000 000 \$ pour la fourniture de services aériens pour lesquels il est titulaire d’un permis. (*level III air carrier*)

« transporteur aérien de niveau IV » Transporteur aérien canadien qui :

a) d’une part, n’est ni un transporteur aérien de niveau I, ni un transporteur aérien de niveau II, ni un transporteur aérien de niveau III;

b) d’autre part, a réalisé, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application de la présente partie, des recettes brutes de moins de 2 000 000 \$ pour la fourniture de services aériens pour lesquels il est titulaire d’un permis. (*level IV air carrier*)

**(3) Section 3 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“air carrier” means a Canadian air carrier or foreign air carrier. (*transporteur aérien*)

“Canadian air carrier” means the holder of an air operator certificate issued under Subpart 3, 4 or 5 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*. (*transporteur aérien canadien*)

“foreign air carrier” means the holder of an air operator certificate issued under Subpart 1 of Part VII of the *Canadian Aviation Regulations*. (*transporteur aérien étranger*)

“general aviation” means the operation of an aircraft for purposes other than publicly available passenger or cargo transport for remuneration, and includes business aviation, aerial work, instructional flying and air ambulance services. (*aviation générale*)

“general aviation operator” means any entity that engages in general aviation, and includes a corporation, a government entity as defined in subsection 211(1) of the *Excise Act, 2001* and a foreign government. (*exploitant de l’aviation générale*)

“non-revenue passenger” means

(a) a passenger travelling for free or at a fare available only to persons who are employees or agents of an air carrier or are travelling on the business of an air carrier; and

(b) a person, such as an infant, who does not occupy a seat. (*passager non payant*)

“scheduled service” means the transportation of passengers or cargo by an aircraft provided by an air carrier that operates the air service and that, directly or indirectly, sells some or all of its seats or part or all of its cargo space to the public on a price per seat, price per unit of mass or price per volume of cargo basis. (*service régulier*)

**(4) Section 3 of the Regulations is renumbered as subsection 3(1) and is amended by adding the following:**

(2) For the purposes of the definitions “level I air carrier”, “level II air carrier”, “level III air carrier” and “level IV air carrier” in subsection (1), a Canadian air carrier that is in its first year of operation is considered to have

(a) if it is created as the result of the reorganization or restructuring of another air carrier, the same characteristics as the other air carrier; and

(b) in any other case, the characteristics that the Minister, in consultation with Statistics Canada, determines are appropriate based on the model and the number of its aircraft, the type of licence and the type of air operator certificate that it holds, the number of its employees and the countries to which it is designated to fly.

**6. Sections 4 to 7 of the Regulations are replaced by the following:**

**4.** (1) A level I air carrier, level II air carrier, level III air carrier or level IV air carrier must provide to the Minister financial information, including

(a) a summary of its land, buildings, ground equipment and flight equipment accounts that sets out, in respect of an annual reporting period,

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

« aviation générale » Exploitation d’aéronefs à des fins autres que le transport de passagers ou de fret disponible au public contre rémunération, notamment l’aviation d’affaires, les travaux aériens, la formation au pilotage et les services d’ambulance aérienne. (*general aviation*)

« exploitant de l’aviation générale » Toute entité qui se livre à l’aviation générale, notamment une société, une entité gouvernementale au sens du paragraphe 211(1) de la *Loi de 2001 sur l’ac-cise* ou un gouvernement étranger. (*general aviation operator*)

« passager non payant » S’entend :

a) d’un passager qui voyage gratuitement ou à un tarif offert par un transporteur aérien exclusivement à ses employés ou à ses agents ou aux personnes qui voyagent pour le compte d’un transporteur aérien;

b) d’une personne, notamment un enfant en bas âge, qui n’occupe pas de siège. (*non-revenue passenger*)

« service régulier » Service de transport des passagers ou des marchandises par aéronef offert par un transporteur aérien qui exploite le service aérien et qui, directement ou indirectement, vend, en totalité ou en partie, ses sièges ou son espace marchandises au public, selon un prix par siège, par unité de masse ou par volume de marchandises. (*scheduled service*)

« transporteur aérien » S’entend d’un transporteur aérien canadien ou d’un transporteur aérien étranger. (*air carrier*)

« transporteur aérien canadien » Le titulaire d’un certificat d’exploitation aérienne délivré sous le régime des sous-parties 3, 4 ou 5 de la partie VII du *Règlement de l’aviation canadien*. (*Canadian air carrier*)

« transporteur aérien étranger » Le titulaire d’un certificat d’exploitation aérienne délivré sous le régime de la sous-partie 1 de la partie VII du *Règlement de l’aviation canadien*. (*foreign air carrier*)

**(4) L’article 3 du même règlement devient le paragraphe 3(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :**

(2) Pour l’application des définitions de « transporteur aérien de niveau I », « transporteur aérien de niveau II », « transporteur aérien de niveau III » et « transporteur aérien de niveau IV », au paragraphe (1), le transporteur aérien canadien, à sa première année d’exploitation, est considéré :

a) s’il est constitué par suite de la réorganisation ou de la restructuration d’un autre transporteur aérien, comme ayant les mêmes caractéristiques que ce dernier;

b) dans tout autre cas, comme ayant les caractéristiques que le ministre, en consultation avec Statistique Canada, juge appropriées selon le modèle et le nombre de ses aéronefs, le type de permis et le type de certificat d’exploitation aérienne dont il est titulaire, le nombre de ses employés et les pays vers lesquels le transporteur est habilité à exploiter des vols.

**6. Les articles 4 à 7 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**4.** (1) Le transporteur aérien de niveau I, le transporteur aérien de niveau II, le transporteur aérien de niveau III et le transporteur aérien de niveau IV doivent fournir au ministre des renseignements financiers, notamment :

a) l’état récapitulatif des comptes pour leurs terrains, leurs bâtiments, leur équipement au sol et leur équipement de vol indiquant, pour une période de référence annuelle :

- (i) the gross investments at the beginning and at the end of the calendar year,
- (ii) the additions to and retirement of assets, and
- (iii) the accumulated depreciation at the beginning and at the end of the calendar year; and

(b) a statement of changes in its financial position that sets out, in respect of a quarterly reporting period, the increases and decreases in

- (i) working capital,
- (ii) operating activities, including net income, items not affecting cash, net change in non-cash working capital and cash provided by operating activities,
- (iii) financing activities, including long-term debt, subordinated debt, dividends paid and cash provided by financing activities, and
- (iv) investing activities, including fixed assets and cash flow related to investing activities.

(2) A level I air carrier that operates scheduled services, and a level II air carrier, level III air carrier, level IV air carrier or foreign air carrier that operates a scheduled service with at least one aircraft whose maximum certificated take-off weight is more than 25 000 kg, must provide to the Minister operational information about each take-off or landing in Canada or abroad of a scheduled service flight that originates in, is destined for or makes a stopover at an aerodrome in Canada, including

- (a) the date and time of the take-off or landing and the aerodrome where it took place;
- (b) the flight number, if there is one;
- (c) the flight's origin and destination;
- (d) in the case of a take-off, the next aerodrome on the flight;
- (e) in the case of a landing, the previous aerodrome on the flight;
- (f) the passenger capacity and the cargo capacity;
- (g) the aircraft's model and registration mark;
- (h) the number of revenue passengers and the number of non-revenue passengers enplaning, deplaning, arriving, departing and transiting;
- (i) the mass of freight and the mass of mail enplaning, deplaning, arriving, departing and transiting;
- (j) the number of pieces and the mass of checked luggage presented for security screening; and
- (k) information as to whether the aircraft is a passenger aircraft or a freighter.

(3) A level II air carrier, level III air carrier, level IV air carrier or foreign air carrier that operates a scheduled service only on aircraft whose maximum certificated take-off weight is not more than 25 000 kg must provide to the Minister information aggregated on a quarterly basis about

- (a) the number of revenue passengers transported between each city-pair, in each direction, on a coupon origin and destination basis;
- (b) the mass of freight and mail transported between each city-pair, in each direction, on an on-board origin and destination basis; and

- (i) l'investissement brut au début et à la fin de l'année civile,
- (ii) les ajouts et les retraits d'éléments d'actif,
- (iii) l'amortissement accumulé au début et à la fin de l'année civile;

b) l'état de l'évolution de leur situation financière indiquant, pour une période de référence trimestrielle, les hausses et les baisses touchant les éléments suivants :

- (i) le fonds de roulement,
- (ii) les activités d'exploitation, notamment le bénéfice net, les éléments ne touchant pas les liquidités, la variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement et les liquidités provenant des activités d'exploitation,
- (iii) les activités de financement, notamment la dette à long terme, les dettes subordonnées, les dividendes versés et les liquidités provenant des activités de financement,
- (iv) les activités d'investissement, notamment les immobilisations et le flux de trésorerie lié aux activités d'investissement.

(2) Le transporteur aérien de niveau I qui exploite des services réguliers et le transporteur aérien de niveau II, le transporteur aérien de niveau III, le transporteur aérien de niveau IV et le transporteur aérien étranger qui exploitent un service régulier au moyen d'au moins un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 25 000 kg doivent fournir au ministre des renseignements d'exploitation sur chaque décollage et chaque atterrissage ou amerrissage, au Canada ou à l'étranger, d'un vol de service régulier dont l'origine, la destination ou une escale intermédiaire est un aéroport au Canada, notamment :

- a) la date et l'heure du décollage et de l'atterrissage ou de l'amerrissage et les aéroports où ils ont été effectués;
- b) le numéro du vol, le cas échéant;
- c) l'origine et la destination du vol;
- d) dans le cas d'un décollage, le prochain aéroport desservi par le vol;
- e) dans le cas d'un atterrissage ou d'un amerrissage, l'aéroport précédent desservi par le vol;
- f) la capacité en passagers et la capacité de chargement;
- g) le modèle d'aéronef et sa marque d'immatriculation;
- h) le nombre de passagers payants et de passagers non payants embarqués, débarqués, arrivant, partant et en transit;
- i) la masse de fret et la masse de courrier embarqués, débarqués, arrivant, partant et en transit;
- j) le nombre de bagages enregistrés qui sont présentés pour le contrôle de sûreté et la masse de ceux-ci;
- k) des renseignements indiquant s'il s'agit d'un aéronef à passagers ou d'un aéronef cargo.

(3) Le transporteur aérien de niveau II, le transporteur aérien de niveau III, le transporteur aérien de niveau IV et le transporteur aérien étranger qui exploitent un service régulier uniquement au moyen d'aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage est d'au plus 25 000 kg doivent fournir au ministre des renseignements consolidés tous les trois mois sur les éléments suivants :

- a) le nombre de passagers payants qu'ils ont transportés entre chaque paire de villes, dans chaque direction, selon les points d'origine et de destination du coupon des passagers;
- b) la masse de fret et de courrier qu'ils ont transportés entre chaque paire de villes, dans chaque direction, selon les points d'origine et de destination;

(c) the destinations of its non-stop flights from each aerodrome that it serves, and the number of those flights to each destination.

(4) A level I air carrier, level II air carrier, level III air carrier, level IV air carrier or foreign air carrier that operates a charter service, whether or not available to the public, on an aircraft whose maximum certificated take-off weight is 5 670 kg or more must provide to the Minister operational information about each charter flight that it operates with the aircraft and that originates in, is destined for or makes a stopover at an aerodrome in Canada, including

- (a) the date and time of each take-off and landing and the aerodrome where it took place;
- (b) the flight number, if there is one;
- (c) the passenger capacity and the cargo capacity;
- (d) the aircraft's model and registration mark;
- (e) the number of revenue passengers and the number of non-revenue passengers transported between each city-pair, including city-pairs that are not Canadian cities, on an on-board origin and destination basis;
- (f) the mass of freight and the mass of mail transported, on an on-board origin and destination basis;
- (g) the number of pieces and the mass of checked luggage presented for security screening;
- (h) information as to whether the flight terminates at the same aerodrome where it originated; and
- (i) the type of charter licence issued by the Canadian Transportation Agency.

(5) A level I air carrier or level II air carrier that transported more than 600,000 revenue passengers by scheduled service in each of the two previous calendar years must provide to the Minister information about each revenue passenger's complete itinerary, including

- (a) the passenger's origin and destination;
- (b) the connecting points;
- (c) the operating air carrier, the advertised air carrier and the fare basis code, for each leg; and
- (d) the total fare paid.

(6) A level I air carrier, level II air carrier, level III air carrier or level IV air carrier must provide to the Minister information about each aircraft in its fleet, including

- (a) its make, model and year of construction;
- (b) the make, model and year of construction of its engine;
- (c) the amount and type of fuel it consumed on domestic flights; and
- (d) the amount and type of fuel it consumed on international flights.

(7) An air carrier that transported dangerous goods between Canada and another country must provide to the Minister the UN number assigned to the goods by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods.

(8) An air carrier referred to in subsection (2), (3) or (4) must provide the information required by that subsection electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program.

c) la destination de leurs vols sans escale au départ de chaque aéroport qu'ils desservent et le nombre de ces vols à chaque destination.

(4) Le transporteur aérien de niveau I, le transporteur aérien de niveau II, le transporteur aérien de niveau III, le transporteur aérien de niveau IV et le transporteur aérien étranger qui exploitent un service d'affrètement, disponible ou non au public, au moyen d'un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est de 5 670 kg ou plus doivent fournir au ministre des renseignements opérationnels sur chaque vol d'affrètement dont l'origine, la destination ou une escale intermédiaire est un aéroport au Canada et qu'ils exploitent au moyen de cet aéronef, notamment :

- a) la date et l'heure de chaque décollage et de chaque atterrissage ou amerrissage et les aéroports où ils ont été effectués;
- b) le numéro du vol, le cas échéant;
- c) la capacité en passagers et la capacité de chargement;
- d) le modèle d'aéronef et sa marque d'immatriculation;
- e) le nombre de passagers payants et de passagers non payants transportés entre chaque paire de villes, y compris les paires de villes qui ne sont pas situées au Canada, selon les points d'origine et de destination;
- f) la masse de fret et de courrier transportés, selon les points d'origine et de destination;
- g) le nombre de bagages enregistrés qui sont présentés pour le contrôle de sûreté et la masse de ceux-ci;
- h) des renseignements indiquant s'il s'agit d'un vol qui se termine à son aéroport d'origine;
- i) le type de licence d'affrètement délivrée par l'Office des transports du Canada.

(5) Le transporteur aérien de niveau I et le transporteur aérien de niveau II qui ont transporté plus de 600 000 passagers payants au cours de chacune des deux années civiles précédentes en exploitant un service régulier doivent fournir au ministre des renseignements sur l'itinéraire complet de chaque passager payant, notamment :

- a) l'origine et la destination du passager;
- b) les points de correspondance;
- c) pour chaque tronçon, le transporteur aérien qui l'exploite, le transporteur aérien annoncé et le code de la base tarifaire;
- d) le tarif total payé.

(6) Le transporteur aérien de niveau I, le transporteur aérien de niveau II, le transporteur aérien de niveau III et le transporteur aérien de niveau IV doivent fournir au ministre des renseignements sur chaque aéronef de leur flotte, notamment :

- a) sa marque, son modèle et son année de construction;
- b) la marque, le modèle et l'année de construction de son moteur;
- c) la quantité et le type de carburant qu'il a consommé sur les vols intérieurs;
- d) la quantité et le type de carburant qu'il a consommé sur les vols internationaux.

(7) Le transporteur aérien qui a transporté des marchandises dangereuses entre le Canada et un autre pays doit fournir au ministre le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses.

(8) Le transporteur aérien visé aux paragraphes (2), (3) ou (4) doit fournir les renseignements exigés par ces paragraphes par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada.

5. A level I air carrier, level II air carrier or level III air carrier that transported more than 10 000 tonnes of cargo in the previous calendar year, and a foreign air carrier that transported more than 10 000 tonnes of cargo to or from Canada in the previous calendar year, must provide to the Minister information about the supply chain, including

- (a) if the air carrier is a participant in the International Air Transport Association's Cargo 2000 program, the date and time and the location of each step within the supply chain, as determined by the Cargo 2000 program; or
- (b) if the air carrier is not a participant in the International Air Transport Association's Cargo 2000 program,
  - (i) the date and time when, and the location where, each shipment of the cargo was delivered to the carrier, and
  - (ii) the date and time when, and the location where, each shipment of the cargo was ready to be picked up from the carrier.

6. (1) A general aviation operator must provide to the Minister, in respect of the aircraft that it operates for general aviation for purposes that are not exclusively recreational,

- (a) if at least one of the aircraft has a maximum certificated take-off weight of 5 670 kg or more, information about each flight, including
  - (i) the departure and arrival aerodrome,
  - (ii) the aircraft's model and registration mark,
  - (iii) the type of operator certificate under which the flight was operated, and
  - (iv) the number of passengers and the amount of cargo on board;
- (b) if none of the aircraft has a maximum certificated take-off weight of 5 670 kg or more, information aggregated on a quarterly basis about each aircraft, including
  - (i) its model and registration mark,
  - (ii) the number of passengers it transported,
  - (iii) the types of operator certificates under which the flights were operated,
  - (iv) the ten most frequented aerodromes,
  - (v) its base of operation,
  - (vi) the number of take-offs and landings for flights to and from the same aerodrome, between two aerodromes in Canada or between an aerodrome in Canada and an aerodrome outside of Canada, and
  - (vii) the average distance flown;
- (c) its expenses, including its expenses for maintenance and fuel, aerodrome fees, airport fees, air navigation fees and other fees; and
- (d) the number of aircraft and the amount of fuel they consumed.

(2) A general aviation operator must provide the information required by subsection (1) electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program.

7. (1) An air carrier or general aviation operator referred to in column I of Schedule I must provide to the Minister the details relating to the information required by sections 4 to 6 that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

5. Le transporteur aérien de niveau I, le transporteur aérien de niveau II et le transporteur aérien de niveau III qui ont transporté plus de 10 000 tonnes de fret au cours de l'année civile précédente, et le transporteur aérien étranger qui a transporté plus de 10 000 tonnes de fret au départ ou à destination du Canada au cours de l'année civile précédente, doivent fournir au ministre des renseignements sur la chaîne d'approvisionnement, notamment :

- a) si le transporteur aérien participe au programme Cargo 2000 de l'Association internationale du transport aérien, la date, l'heure et l'endroit où il a été procédé à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement, tels qu'ils sont déterminés par le programme Cargo 2000;
- b) si le transporteur aérien ne participe pas au programme Cargo 2000 de l'Association internationale du transport aérien :
  - (i) d'une part, la date, l'heure et l'endroit où l'envoi a été remis au transporteur aérien,
  - (ii) d'autre part, la date, l'heure et l'endroit où l'envoi était prêt à être ramassé par le transporteur aérien.

6. (1) L'exploitant de l'aviation générale doit fournir au ministre, à l'égard des aéronefs qu'il exploite à des fins d'aviation générale autres que de loisir exclusivement :

- a) si au moins un des aéronefs a une masse maximale homologuée au décollage de 5 670 kg ou plus, des renseignements sur chaque vol, notamment :
  - (i) l'aérodrome d'origine et de destination,
  - (ii) le modèle d'aéronef et sa marque d'immatriculation,
  - (iii) le type de certificat d'exploitation avec lequel le vol a été exploité,
  - (iv) le nombre de passagers et la quantité de fret à bord;
- b) si aucun des aéronefs n'a une masse maximale homologuée au décollage de 5 670 kg ou plus, des renseignements sur chaque aéronef, consolidés tous les trois mois, notamment :
  - (i) son modèle et sa marque d'immatriculation,
  - (ii) le nombre de passagers qu'il a transportés,
  - (iii) les types de certificats d'exploitation avec lesquels les vols ont été exploités,
  - (iv) les dix aérodromes les plus fréquentés,
  - (v) sa base d'exploitation,
  - (vi) le nombre de décollages et d'atterrissages ou d'amerrissages dans le cas de vols à destination ou en provenance d'un même aérodrome, entre deux aérodromes au Canada ou entre un aérodrome au Canada et un aérodrome à l'extérieur du Canada,
  - (vii) la distance moyenne parcourue;
- c) ses dépenses, notamment les dépenses pour l'entretien et le carburant, les frais d'aérodrome, les frais aéroportuaires, les droits de navigation aérienne et les autres frais;
- d) le nombre d'aéronefs et la quantité de carburant qu'ils ont consommé.

(2) Il doit fournir les renseignements exigés au paragraphe (1) par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada.

7. (1) Le transporteur aérien et l'exploitant de l'aviation générale visés à la colonne I de l'annexe I doivent fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux articles 4 à 6 et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

(2) If the form and manner of providing the details are set out in column V of Schedule I, an air carrier or general aviation operator referred to in column I must provide the details to the Minister in the form and manner set out.

(3) If two forms are referred to in column II of Schedule I, the details provided for in either of the forms may be provided to the Minister.

**7.1** An air carrier that sells the entire capacity of an aircraft for a flight to another air carrier must, in respect of that capacity, provide to the Minister the information, and the details relating to the information, that the other air carrier would have been required to provide under sections 4, 5 and 7 if the other air carrier had been operating the aircraft.

**7. Subsection 9(2) of the Regulations is repealed.**

**8. (1) Paragraph 10(2)(b) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (iii):**

- (iv) transferred from a vessel, based on the rail origin,
- (v) transferred to a vessel, based on the rail destination,
- (vi) transferred from a truck, based on the rail origin, or
- (vii) transferred to a truck, based on the rail destination;

**(2) Subsection 10(2) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):**

(g) in the case of the transportation of dangerous goods, the UN number assigned to the goods by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods or the hazardous materials commodity code assigned to the goods by the United States Bureau of Explosives.

**9. The Regulations are amended by adding the following after section 12.1:**

**12.2 (1)** A class I rail carrier, class II rail carrier or class III rail carrier must provide to the Minister information about each locomotive in its fleet, including

- (a) its number;
- (b) its make, model and year of construction;
- (c) the year in which it was last reconstructed, if applicable;
- (d) the type and horsepower of its engine; and
- (e) its main classification, such as road or yard.

(2) A class I rail carrier or class II rail carrier that transports passengers, and that realized revenues of at least \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under this subsection, must provide to the Minister information about every ticket sold to a passenger for travel between two points in Canada or between a point in Canada and a point in the United States, including

- (a) the passenger’s origin and destination as they appear on the ticket;
- (b) the date that the passenger began the journey;
- (c) the connecting train stations, if applicable;

(2) Si la forme et la manière de fournir les détails sont prévues à la colonne V de l’annexe I, le transporteur aérien et l’exploitant de l’aviation générale visés à la colonne I doivent les fournir au ministre au moyen de celles-ci.

(3) Si deux formulaires de renseignements sont visés à la colonne II de l’annexe I, les détails prévus par l’un ou l’autre des formulaires peuvent être fournis au ministre.

**7.1** Le transporteur aérien qui vend la capacité entière d’un aéronef pour un vol à un autre transporteur aérien doit, à l’égard de cette capacité, fournir au ministre les renseignements, et les détails relatifs aux renseignements, que l’autre transporteur aérien aurait eu à fournir en application des articles 4, 5 et 7 si celui-ci avait exploité cet aéronef.

**7. Le paragraphe 9(2) du même règlement est abrogé.**

**8. (1) L’alinéa 10(2)(b) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (iii), de ce qui suit :**

- (iv) lui sont transférées d’un bâtiment, selon l’origine ferroviaire,
- (v) sont transférées à un bâtiment, selon la destination ferroviaire,
- (vi) lui sont transférées d’un camion, selon l’origine ferroviaire,
- (vii) sont transférées à un camion, selon la destination ferroviaire;

**(2) Le paragraphe 10(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :**

g) dans le cas du transport de marchandises dangereuses, le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d’experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses ou le code de marchandises dangereuses attribué aux marchandises par le Bureau of Explosives des États-Unis.

**9. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 12.1, de ce qui suit :**

**12.2 (1)** Le transporteur ferroviaire de catégorie I, le transporteur ferroviaire de catégorie II et le transporteur ferroviaire de catégorie III doivent fournir au ministre des renseignements sur chaque locomotive de leur parc, notamment :

- a) son numéro;
- b) sa marque, son modèle et l’année de sa construction;
- c) l’année durant laquelle elle a été reconstruite la dernière fois, le cas échéant;
- d) le type et le nombre de chevaux-puissance de son moteur;
- e) sa classification principale, notamment s’il s’agit d’une locomotive de route ou de manœuvre.

(2) Le transporteur ferroviaire de catégorie I et le transporteur ferroviaire de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application du présent paragraphe, des recettes d’au moins 100 000 000 \$ pour le transport de passagers doivent fournir au ministre des renseignements sur chaque billet vendu à un passager pour voyager entre deux points au Canada ou entre un point au Canada et un point aux États-Unis, notamment :

- a) l’origine et la destination du passager, telles qu’elles sont indiquées sur le billet;
- b) la date à laquelle le passager a commencé le voyage;

- (d) the number assigned to identify the train or trains used on the journey;
- (e) the class of ticket and the fare paid; and
- (f) the type of passenger, such as adult, child, student or senior, according to the tariff class.

(3) A class I rail carrier or class II rail carrier that transports passengers, and that realized revenues of less than \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under this subsection, must provide to the Minister information about every railway line it operates for passenger travel in Canada or between Canada and the United States, including the name of the geographical location of each end of the railway line and the number of passengers transported on it.

(4) A class I rail carrier, class II rail carrier or class III rail carrier referred to in column I of Schedule II.1 must provide to the Minister the details relating to the information required by subsections (1) to (3) that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

**12.3** A class I rail carrier, class II rail carrier or class III rail carrier must provide to the Minister once a year, before the end of 90 days after the end of the calendar year, a geospatial database or timetables depicting its network, including

- (a) the names of the subdivisions;
- (b) the length of the subdivisions;
- (c) the number of tracks;
- (d) the speed limitations, and the mile-posts between which they apply;
- (e) the ability of the subdivisions to accommodate double-stacked container trains;
- (f) the weight capacity of the tracks, and the mile-posts between which it applies; and
- (g) the location of, and the type of warning system for, each grade crossing.

**10. (1) The portion of section 13 of the English version of the Regulations before the definitions is replaced by the following:**

**13.** The following definitions apply in this Part.

**(2) The definition “ferry boat operator” in section 13 of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

“ferry boat operator” means a domestic marine carrier or international marine carrier that operates a ferry boat. (*exploitant de traversier*)

**(3) Section 13 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“marine operator” means a Canadian domiciled marine carrier, domestic marine carrier, ferry boat operator, international marine carrier or tug boat operator. (*exploitant maritime*)

- c) les gares de correspondance, le cas échéant;
- d) le numéro attribué indiquant le ou les trains utilisés au cours du voyage;
- e) la classe du billet et le tarif payé;
- f) le type de passager, notamment s’il s’agit d’un adulte, d’un enfant, d’un étudiant ou d’une personne âgée, selon la classe tarifaire.

(3) Le transporteur ferroviaire de catégorie I et le transporteur ferroviaire de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l’année civile qui précède l’année durant laquelle les renseignements sont fournis en application du présent paragraphe, des recettes de moins de 100 000 000 \$ pour le transport de passagers doivent fournir au ministre des renseignements sur chaque ligne ferroviaire qu’ils exploitent pour le transport de passagers au Canada ou entre le Canada et les États-Unis, notamment le nom de l’emplacement géographique de chaque extrémité de la ligne ferroviaire et le nombre de passagers transportés sur celle-ci.

(4) Le transporteur ferroviaire de catégorie I, le transporteur ferroviaire de catégorie II et le transporteur ferroviaire de catégorie III qui sont visés à la colonne I de l’annexe II.1 doivent fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux paragraphes (1) à (3) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

**12.3** Le transporteur ferroviaire de catégorie I, le transporteur ferroviaire de catégorie II et le transporteur ferroviaire de catégorie III doivent fournir au ministre, une fois par année, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la fin de l’année civile, une base de données géospatiale ou des horaires qui illustrent son réseau, notamment :

- a) le nom des subdivisions;
- b) la longueur des subdivisions;
- c) le nombre de voies;
- d) les limites de vitesse et les bornes entre lesquelles elles s’appliquent;
- e) la capacité des subdivisions à accommoder des trains à double hauteur de gerbage;
- f) la capacité portante des voies et les bornes entre lesquelles elle s’applique;
- g) l’emplacement et le type de système d’avertissement de chaque passage à niveau.

**10. (1) Le passage de l’article 13 de la version anglaise du même règlement précédant les définitions est remplacé par ce qui suit :**

**13.** The following definitions apply in this Part.

**(2) La définition de « ferry boat operator », à l’article 13 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

“ferry boat operator” means a domestic marine carrier or international marine carrier that operates a ferry boat. (*exploitant de traversier*)

**(3) L’article 13 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« exploitant maritime » S’entend d’un transporteur maritime domicilié au Canada, d’un transporteur maritime intérieur, d’un exploitant de traversier, d’un transporteur maritime international ou d’un exploitant de remorqueur. (*marine operator*)



“mode of operation” means, in respect of a vessel, the operating profile of the vessel, such as being underway, in manoeuvres, in hotelling, at anchor or in dry dock. (*mode d’exploitation*)

**11. The Regulations are amended by adding the following after section 15:**

**15.1 (1)** A marine operator must provide to the Minister information about

- (a) the nature and type of its operations, including
  - (i) the mass and a description of the cargo transported,
  - (ii) in the case of the transportation of dangerous goods, the UN number assigned to the goods by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods,
  - (iii) the number of passengers, passenger vehicles and commercial vehicles transported,
  - (iv) the port of origin and of destination of each voyage, as well as the name of the vessel engaged on the voyage,
  - (v) the distance travelled on each voyage, and
  - (vi) the amount, type and cost of fuel and of lubricating oil purchased in Canada or abroad;
- (b) each vessel in its fleet that is a Canadian vessel, as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, including
  - (i) its name,
  - (ii) its country of registration,
  - (iii) its gross and net tonnage and its dimensions,
  - (iv) its type,
  - (v) the characteristics of its main and auxiliary engines, including, with respect to each engine, its type, model number and size, the size of its cylinders, its number of strokes, its specific fuel consumption, and its load, as a percentage of the maximum continuous rating, for each mode of operation,
  - (vi) the year in which its construction was completed and, if applicable, the year in which its rebuilding was completed,
  - (vii) the types of technologies, if any, used for the purpose of enhancing its fuel efficiency or reducing its fuel consumption,
  - (viii) information as to whether its hull is a single- or double-hull and, if applicable, the vessel’s ice class and the name of the classification society that assigned the ice class,
  - (ix) if applicable, its classification and the name of the classification society that assigned it,
  - (x) if applicable, its environmental notation and the name of the classification society that assigned it,
  - (xi) its routes and services,
  - (xii) its activities, expressed as tonne-kilometres, vessel-kilometres and passenger-kilometres performed,
  - (xiii) the number of hours that it was operated in the year, and
  - (xiv) its fuel consumption, by quality and type of fuel;
- (c) its finances, including
  - (i) a detailed revenues and expenses report, including a breakdown of revenues by the type of operation the vessels in its fleet were engaged in, the type of service offered by the marine operator and the region in which the service was offered,
  - (ii) a detailed balance sheet report,
  - (iii) details of its capital assets, and
  - (iv) the employment level and the total payroll; and
- (d) its ownership.

« mode d’exploitation » À l’égard d’un bâtiment, le profil d’exploitation de celui-ci, par exemple, il fait route, il est en manœuvre, il est stationné à quai, il est à l’ancre ou il est en cale sèche. (*mode of operation*)

**11. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 15, de ce qui suit :**

**15.1 (1)** L’exploitant maritime doit fournir au ministre des renseignements sur les éléments suivants :

- a) la nature et le type de ses activités, notamment :
  - (i) le poids et la description de la marchandise transportée,
  - (ii) dans le cas du transport de marchandises dangereuses, le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d’experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses,
  - (iii) le nombre de passagers, de véhicules de tourisme et de véhicules commerciaux transportés,
  - (iv) le port d’origine et celui de destination de chaque voyage, ainsi que le nom du bâtiment qui l’a effectué,
  - (v) la distance parcourue lors de chaque voyage,
  - (vi) la quantité et le type de carburant et d’huile lubrifiante achetés au Canada ou à l’étranger et leur coût;
- b) chaque bâtiment de sa flotte qui est un bâtiment canadien, au sens de l’article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, notamment :
  - (i) son nom,
  - (ii) son pays d’immatriculation,
  - (iii) sa jauge brute et sa jauge nette, et ses dimensions,
  - (iv) son type,
  - (v) les caractéristiques des moteurs principaux et des moteurs auxiliaires, y compris, à l’égard de chaque moteur, son type, son numéro de modèle, sa taille, sa cylindrée, son nombre de cycles, sa consommation spécifique de carburant et sa charge exprimée en pourcentage du régime de puissance continu pour chaque mode d’exploitation,
  - (vi) l’année où sa construction a été terminée et, le cas échéant, l’année où sa reconstruction a été terminée,
  - (vii) le cas échéant, les types de techniques employées en vue d’améliorer son efficacité en carburant ou de réduire sa consommation de carburant,
  - (viii) des renseignements indiquant si sa coque est simple ou double et, le cas échéant, la cote arctique du bâtiment et le nom de la société de classification qui a attribué celle-ci,
  - (ix) le cas échéant, sa classification et le nom de la société de classification qui a attribué celle-ci,
  - (x) le cas échéant, sa cote environnementale et le nom de la société de classification qui a attribué celle-ci,
  - (xi) ses routes et ses services,
  - (xii) ses activités, exprimées en tonnes-kilomètres, en bâtiments-kilomètres et en passagers-kilomètres effectués,
  - (xiii) le nombre d’heures durant lesquelles le bâtiment a été exploité durant l’année,
  - (xiv) sa consommation de carburant, par qualité et type de carburant;
- c) sa situation financière, notamment :
  - (i) l’état détaillé de ses recettes et de ses dépenses, notamment la répartition des recettes selon le type d’opérations auxquelles se livrent les bâtiments de sa flotte, le type de service

(2) A marine operator referred to in column I of Schedule III must provide to the Minister the details relating to the information required by subsection (1) that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

**12. (1) The portion of section 16 of the English version of the Regulations before the definitions is replaced by the following:**

16. The following definitions apply in this Part.

(2) The definitions “courier”, “level I motor carrier”, “level II motor carrier”, “level III motor carrier”, “level IV motor carrier” and “motor carrier” in section 16 of the Regulations are replaced by the following:

“courier” means a for-hire motor carrier that transports only small packages and parcels. (*messenger*)

“level I motor carrier” means a for-hire carrier that has an annual operating revenue of at least \$12,000,000. (*transporteur routier de niveau I*)

“level II motor carrier” means a for-hire carrier that has an annual operating revenue of at least \$1,000,000 but less than \$12,000,000. (*transporteur routier de niveau II*)

“level III motor carrier” means a for-hire carrier or an owner-operator that has an annual operating revenue of at least \$30,000 but less than \$1,000,000. (*transporteur routier de niveau III*)

“level IV motor carrier” means a motor carrier that is not a for-hire carrier and is part of a corporation that has an annual operating revenue of at least \$1,000,000. (*transporteur routier de niveau IV*)

“motor carrier” means a carrier that transports commodities by truck between provinces, between Canada and the United States or between Canada and Mexico. (*transporteur routier*)

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

**17.1 (1)** A motor carrier must provide to the Minister information about each vehicle in its fleet, including

- (a) its make, model and model year;
- (b) the vehicle identification number assigned by its manufacturer;
- (c) the type, output and year of construction of its engine;
- (d) the fuel type it used and its fuel consumption, broken down by province;
- (e) its transmission type;
- (f) its base location;
- (g) the types of aerodynamic aids and other technologies, if any, used for the purpose of enhancing the vehicle’s fuel efficiency or reducing its fuel consumption;
- (h) the type of its tires, such as low rolling resistance tires, tires with a central inflation system or single-wide tires;

offert par l’exploitant maritime et la région dans laquelle le service a été offert,

- (ii) un bilan détaillé,
- (iii) des détails sur ses immobilisations,
- (iv) le niveau d’emploi et la masse salariale;

d) son propriétaire.

(2) L’exploitant maritime visé à la colonne I de l’annexe III doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés au paragraphe (1) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

**12. (1) Le passage de l’article 16 de la version anglaise du même règlement précédant les définitions est remplacé par ce qui suit :**

16. The following definitions apply in this Part.

(2) Les définitions de « messenger », « transporteur routier », « transporteur routier de niveau I », « transporteur routier de niveau II », « transporteur routier de niveau III » et « transporteur routier de niveau IV », à l’article 16 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« messenger » Transporteur routier pour compte d’autrui se livrant uniquement au transport de petits paquets ou de colis. (*courier*)

« transporteur routier » Transporteur qui effectue le transport de marchandises par camion entre les provinces, entre le Canada et les États-Unis ou entre le Canada et le Mexique. (*motor carrier*)

« transporteur routier de niveau I » Transporteur pour compte d’autrui produisant des recettes d’exploitation annuelles d’au moins 12 000 000 \$. (*level I motor carrier*)

« transporteur routier de niveau II » Transporteur pour compte d’autrui produisant des recettes d’exploitation annuelles d’au moins 1 000 000 \$ mais de moins de 12 000 000 \$. (*level II motor carrier*)

« transporteur routier de niveau III » Transporteur pour compte d’autrui ou chauffeur contractant produisant des recettes d’exploitation annuelles d’au moins 30 000 \$ mais de moins de 1 000 000 \$. (*level III motor carrier*)

« transporteur routier de niveau IV » Transporteur pour compte propre qui fait partie d’une personne morale produisant des recettes d’exploitation annuelles d’au moins 1 000 000 \$. (*level IV motor carrier*)

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

**17.1 (1)** Le transporteur routier doit fournir au ministre des renseignements sur chaque véhicule de son parc, notamment :

- a) sa marque, son modèle et son année de modèle;
- b) le numéro d’identification du véhicule attribué par son fabricant;
- c) le type, la puissance et l’année de construction du moteur du véhicule;
- d) le type de carburant consommé par le véhicule et sa consommation de carburant, selon la province;
- e) son type de transmission;
- f) l’endroit où est basé le véhicule;
- g) le cas échéant, les types d’aides aérodynamiques ou d’autres techniques employées en vue d’améliorer son efficacité en carburant ou de réduire sa consommation de carburant;

- (i) information as to whether it has an auxiliary power unit and, if so, the number of hours that the unit was used and the unit's power source;
- (j) the number of kilometres it travelled; and
- (k) its tare weight.
- (2) A motor carrier must provide to the Minister information about each trailer in its fleet, including
- (a) its make, model, type and year of construction;
- (b) the types of aerodynamic aids and other technologies, if any, used for the purpose of enhancing the vehicle's fuel efficiency or reducing its fuel consumption;
- (c) the type of its tires, such as low rolling resistance tires, tires with a central inflation system or single-wide tires; and
- (d) its tare weight.
- (3) A motor carrier must provide to the Minister information about its revenues, expenses and operations, including
- (a) the revenues by type of service, type of movement and region of pickup, the non-trucking operating revenues and the investment revenues;
- (b) detailed operating expenses, including the labour, fuel, maintenance, insurance, utilities and depreciation expenses;
- (c) the cost of purchased transportation;
- (d) the number of units that make up its fleet;
- (e) the distance travelled;
- (f) the number of drivers, owner-operators and other personnel the carrier employs; and
- (g) the amount of fuel consumed.
- (4) A level I motor carrier, level II motor carrier, level III motor carrier or level IV motor carrier must provide to the Minister information about its shipments, including
- (a) the number of shipments inscribed on its shipping documents;
- (b) the types of trips;
- (c) the origin and destination of the trips;
- (d) the types of commodities;
- (e) information as to whether or not each commodity is a dangerous good and, if it is, the UN number assigned to it by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods;
- (f) the mass of the commodities; and
- (g) the revenues realized by the motor carrier for the transportation of the commodities or the transportation of individual shipments.
- (5) A motor carrier referred to in column I of Schedule IV.1 must provide to the Minister the details relating to the information required by subsections (1) to (4) that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.
- h) le type de pneus du véhicule, tels que les pneus à faible résistance de roulement, les pneus munis d'un système central de gonflage ou les pneus simples à bande large;
- i) des renseignements indiquant si le véhicule est muni d'un groupe auxiliaire de bord et, le cas échéant, le nombre d'heures d'utilisation de celui-ci et sa source d'alimentation;
- j) le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule;
- k) son poids à vide.
- (2) Il doit fournir au ministre des renseignements sur chaque remorque de son parc, notamment :
- a) sa marque, son modèle, son type et son année de construction;
- b) le cas échéant, les types d'aides aérodynamiques ou d'autres techniques employées en vue d'améliorer son efficacité en carburant ou de réduire sa consommation de carburant;
- c) le type de pneus de la remorque, tels que les pneus à faible résistance de roulement, les pneus munis d'un système central de gonflage ou les pneus simples à bande large;
- d) son poids à vide.
- (3) Il doit fournir au ministre des renseignements sur ses recettes, ses dépenses et ses activités, notamment :
- a) les recettes selon le type de service, le type de mouvement et la région de ramassage, les recettes des activités autres que le camionnage et les revenus de placements;
- b) les dépenses d'exploitation détaillées, notamment les coûts de main-d'œuvre, de carburant, d'entretien, d'assurance, des services publics et d'amortissement;
- c) le coût des achats de services de transport;
- d) le nombre d'unités qui composent son parc;
- e) la distance parcourue;
- f) le nombre de conducteurs, de chauffeurs contractants et d'autres personnes qu'il emploie;
- g) la quantité de carburant consommée.
- (4) Le transporteur routier de niveau I, le transporteur routier de niveau II, le transporteur routier de niveau III et le transporteur routier de niveau IV doivent fournir au ministre des renseignements sur leurs envois, notamment :
- a) le nombre d'envois inscrits sur ses documents d'expédition;
- b) les types de voyages;
- c) l'origine et la destination des voyages;
- d) les types de marchandises;
- e) des renseignements indiquant s'il s'agit de marchandises dangereuses et, si c'est le cas, le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses;
- f) la masse des marchandises;
- g) ses recettes pour le transport de ces marchandises ou le transport d'envois distincts.
- (5) Le transporteur routier mentionné à la colonne I de l'annexe IV.1 doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux paragraphes (1) à (4) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

**14. (1) The portion of section 18 of the English version of the Regulations before the definitions is replaced by the following:**

**18.** The following definitions apply in this Part.

**(2) Section 18 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“scheduled passenger service” means a service that is offered by a passenger carrier, that operates on a regular basis according to a posted schedule and for which tickets are sold individually to passengers. (*service passagers régulier*)

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

**19.1 (1)** A passenger carrier must provide to the Minister information about each vehicle in its fleet, including

- (a) its make, model and model year;
- (b) the vehicle identification number assigned by its manufacturer;
- (c) the type, output and year of construction of its engine;
- (d) the amount and type of fuel it consumed, broken down by province;
- (e) its transmission type;
- (f) its base location;
- (g) the types of aerodynamic aids and other technologies, if any, used for the purpose of enhancing the vehicle’s fuel efficiency or reducing its fuel consumption;
- (h) the type of its tires, such as low-rolling resistance tires, tires with a central inflation system or single-wide tires;
- (i) the number of kilometres it travelled;
- (j) its tare weight;
- (k) its seating capacity; and
- (l) information as to whether or not it is accessible for passengers with reduced mobility.

**(2)** A passenger carrier operating a scheduled passenger service on a city-pair basis must provide to the Minister

- (a) operational information about the scheduled passenger service, including
  - (i) the number of passengers, on a ticket origin and destination basis,
  - (ii) the average fare paid for a trip,
  - (iii) the number of senior and student discounted fares used,
  - (iv) the mass of freight and parcels transported between each city-pair, if that information is available,
  - (v) the number of pieces of freight and the number of parcels, or the number of bus bills, and
  - (vi) the revenue generated by the transportation of freight and parcels; and
- (b) information about the actual capacity offered for each scheduled route, including
  - (i) the number of realized departures, and
  - (ii) the number of seats offered for each departure.

**(3)** A passenger carrier must provide to the Minister operational and financial information, including

- (a) its employment level, by occupation category and number of hours worked;

**14. (1) Le passage de l’article 18 de la version anglaise du même règlement précédant les définitions est remplacé par ce qui suit :**

**18.** The following definitions apply in this Part.

**(2) L’article 18 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« service passagers régulier » Service qui est offert par un transporteur de voyageurs sur une base régulière conformément à un horaire affiché et pour lequel les billets sont vendus individuellement aux voyageurs. (*scheduled passenger service*)

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

**19.1 (1)** Le transporteur de voyageurs doit fournir au ministre des renseignements sur chaque véhicule de son parc, notamment :

- a) sa marque, son modèle et son année de modèle;
- b) le numéro d’identification du véhicule attribué par son fabricant;
- c) le type, la puissance et l’année de construction du moteur du véhicule;
- d) la quantité et le type de carburant consommé par le véhicule, selon la province;
- e) son type de transmission;
- f) l’endroit où est basé le véhicule;
- g) le cas échéant, les types d’aides aérodynamiques ou d’autres techniques employées en vue d’améliorer son efficacité en carburant ou de réduire sa consommation de carburant;
- h) le type de pneus du véhicule, tels que les pneus à faible résistance de roulement, les pneus munis d’un système central de gonflage ou les pneus simples à bande large;
- i) le nombre de kilomètres parcourus par le véhicule;
- j) son poids à vide;
- k) le nombre de places assises à bord du véhicule;
- l) des renseignements indiquant si le véhicule est accessible aux passagers à mobilité réduite.

**(2)** Le transporteur de voyageurs offrant un service passagers régulier selon les paires de villes doit fournir au ministre :

- a) des renseignements opérationnels concernant le service passagers régulier, notamment :
  - (i) le nombre de voyageurs, selon l’origine et la destination de leurs billets,
  - (ii) le tarif moyen payé pour un voyage,
  - (iii) le nombre de billets à tarif réduit pour personnes âgées et étudiants qui ont été utilisés,
  - (iv) la masse du fret et des colis transportés entre chaque paire de villes, si ce renseignement est disponible,
  - (v) le nombre d’articles de fret et de colis ou le nombre de bons de connaissance d’autocars,
  - (vi) les recettes obtenues par le transport de fret et de colis;
- b) des renseignements sur la capacité réelle offerte pour chaque itinéraire régulier, notamment :
  - (i) le nombre de départs effectués,
  - (ii) le nombre de places assises offertes à chaque départ.

**(3)** Le transporteur de voyageurs doit fournir au ministre des renseignements opérationnels et financiers, notamment :

- a) son niveau d’emploi, selon la catégorie d’emploi et le nombre d’heures travaillées;

- (b) the number of vehicles in its fleet, the distance that the fleet travelled and the fleet's maintenance costs;
- (c) its number of passengers by type of service;
- (d) its fuel consumption by type of fuel;
- (e) detailed financial information, including
  - (i) its revenues by activity,
  - (ii) its operating expenses, and
  - (iii) its assets and liabilities; and
- (f) if the passenger carrier operates in two or more provinces, a detailed breakdown of its revenues and expenses by province.

(4) A passenger carrier referred to in column I of Schedule V.1 must provide to the Minister the details relating to the information required by subsections (1) to (3) that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

**16. Section 20 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“airport” has the same meaning as in subsection 3(1) of the *Aeronautics Act*. (*aéroport*)

**17. The Regulations are amended by adding the following after section 21:**

**21.1** (1) The operator of an airport that is not served, either on-site or remotely or either full-time or part-time, by a NAV CANADA control tower, flight service station or community aerodrome radio station must provide to the Minister information about each aircraft movement at the airport during periods when the airport is staffed, including the following information when it is available:

- (a) the date and time of the arrival or departure;
- (b) the flight number or, if there is no flight number, the registration mark of the aircraft;
- (c) the code, if any, assigned to the aircraft's operator by the International Civil Aviation Organization;
- (d) the aircraft's model;
- (e) the aerodrome that the flight is arriving from or departing for;
- (f) information as to
  - (i) whether the flight is taking off or landing,
  - (ii) whether the flight is civilian or military, and
  - (iii) whether the flight is local or itinerant; and
- (g) the runway used.

(2) The operator must provide to the Minister the details relating to the information required by subsection (1) that are provided for in the form referred to in column I of Part I.1 of Schedule VI for the reporting period set out in column II before the end of the day set out in column III.

**21.2** (1) The operator of an airport that is not owned by the Government of Canada must provide to the Minister information about the airport's balance sheet and income statement, including

- (a) its current assets;
- (b) its capital assets;
- (c) its current liabilities;
- (d) its long-term liabilities;

- b) le nombre de véhicules de son parc, la distance qu'il a parcourue et ses frais d'entretien;
- c) son nombre de passagers par type de service;
- d) sa consommation de carburant par type de carburant;
- e) des renseignements financiers détaillés, notamment :
  - (i) ses recettes selon les activités,
  - (ii) ses dépenses d'exploitation,
  - (iii) son actif et son passif;
- f) dans le cas d'un transporteur de voyageurs offrant des services dans au moins deux provinces, une répartition détaillée de ses recettes et de ses dépenses, selon la province.

(4) Le transporteur de voyageurs visé à la colonne I de l'annexe V.1 doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux paragraphes (1) à (3) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

**16. L'article 20 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« aéroport » S'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*. (*airport*)

**17. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :**

**21.1** (1) L'exploitant d'un aéroport qui n'est desservi, ni sur le site, ni à distance, ni à temps plein, ni à temps partiel, par une tour de contrôle, une station d'information de vol ou une station radio d'aérodrome communautaire de NAV CANADA, doit fournir au ministre des renseignements sur chaque mouvement d'aéronef à l'aéroport durant les périodes où des employés sont en fonction sur le site, notamment les renseignements ci-après si ceux-ci sont disponibles :

- a) la date et l'heure de l'arrivée ou du départ;
- b) le numéro du vol ou, s'il n'y en a pas, la marque d'immatriculation de l'aéronef;
- c) s'il y a lieu, le code attribué à l'exploitant de l'aéronef par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- d) le modèle d'aéronef;
- e) l'aérodrome d'origine ou l'aérodrome de destination du vol;
- f) des renseignements indiquant s'il s'agit :
  - (i) d'un décollage ou d'un atterrissage ou d'un amerrissage,
  - (ii) d'un vol civil ou militaire,
  - (iii) d'un vol local ou itinérant;
- g) la piste utilisée.

(2) Il doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés au paragraphe (1) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne I de la partie I.1 de l'annexe VI, pour la période de référence indiquée à la colonne II, dans le délai prévu à la colonne III.

**21.2** (1) L'exploitant d'un aéroport qui n'appartient pas au gouvernement du Canada doit fournir au ministre des renseignements sur le bilan et l'état des recettes de cet aéroport, notamment :

- a) son actif courant;
- b) ses immobilisations;
- c) son passif courant;
- d) sa dette à long terme;

- (e) its revenues, broken down by source such as landing fees, terminal fees, parking fees, revenues from concessions and rent collected;
- (f) its labour costs;
- (g) its operating expenses;
- (h) its taxes;
- (i) its interest payments; and
- (j) its depreciation.

(2) If the operator does not produce a balance sheet for the airport, the operator must provide that information to the Minister instead of the information referred to in paragraphs (1)(a) to (d).

(3) If the operator does not produce an income statement for the airport, the operator must provide that information to the Minister instead of the information referred to in paragraphs (1)(e) to (j).

(4) An operator of multiple airports that does not keep separate accounts for each of its airports may provide the information required by subsections (1) to (3) in aggregate for all of its airports if the operator identifies the airports and indicates that separate accounts are not kept for each airport.

(5) The operator must provide to the Minister the details relating to the information required by subsections (1) to (4) that are provided for in the form referred to in column I of Part I.2 of Schedule VI for the reporting period set out in column II before the end of the day set out in column III.

**18. The Regulations are amended by adding the following after section 22:**

**22.1** (1) An air navigation undertaking must provide to the Minister information about each flight for which a flight plan was submitted electronically to an air navigation authority, including

- (a) the date and time of the flight's departure;
- (b) the flight number, if any;
- (c) the aircraft's registration mark, if provided by its operator;
- (d) the code, if any, assigned to the aircraft's operator by the International Civil Aviation Organization;
- (e) the International Civil Aviation Organization aircraft type designator for the aircraft;
- (f) the origin and destination of each segment of the flight; and
- (g) the NAV CANADA flight plan identifier.

(2) An air navigation undertaking must provide to the Minister information about each flight that enters or exits Canadian-controlled airspace, other than airspace delegated to Canada, and for which the air navigation undertaking has surveillance data or other monitoring data for the period during which the flight is within the Canadian Domestic Airspace. The information must include

- (a) the date of the flight;
- (b) the flight number, if any;
- (c) the aircraft's registration mark, if provided by its operator;
- (d) the code, if any, assigned to the aircraft's operator by the International Civil Aviation Organization;
- (e) the International Civil Aviation Organization aircraft type designator for the aircraft;
- (f) the flight's origin and destination;
- (g) information as to whether the flight entered or exited; and

e) ses recettes, ventilées selon la source telles que les droits d'atterrissage, les droits d'aérogare, les droits de stationnement, les revenus des concessions, ou le loyer perçu;

- f) son coût de main-d'œuvre;
- g) ses coûts d'exploitation;
- h) ses taxes;
- i) ses paiements d'intérêt;
- j) son amortissement.

(2) S'il ne produit pas de bilan pour l'aéroport, il doit fournir ce renseignement au ministre au lieu des renseignements visés aux alinéas (1)a) à d).

(3) S'il ne produit pas d'état des recettes pour l'aéroport, il doit fournir ce renseignement au ministre au lieu des renseignements visés aux alinéas (1)e) à j).

(4) L'exploitant de plusieurs aéroports qui n'effectue pas une tenue de livres distincte pour chaque aéroport peut fournir les renseignements exigés aux paragraphes (1) à (3) de façon consolidée pour l'ensemble de ses aéroports s'il précise les aéroports et indique que la tenue de livres n'est pas effectuée de façon distincte pour chaque aéroport.

(5) Il doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux paragraphes (1) à (4) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne I de la partie I.2 de l'annexe VI, pour la période de référence indiquée à la colonne II, dans le délai prévu à la colonne III.

**18. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 22, de ce qui suit :**

**22.1** (1) L'entreprise de services de navigation aérienne doit fournir au ministre des renseignements sur chaque vol pour lequel un plan de vol a été présenté de façon électronique à une autorité de navigation aérienne, notamment :

- a) la date et l'heure de départ du vol;
- b) le numéro du vol, s'il y a lieu;
- c) la marque d'immatriculation de l'aéronef, si celle-ci est fournie par son exploitant;
- d) s'il y a lieu, le code attribué à l'exploitant de l'aéronef par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- e) l'indicatif de type attribué à l'aéronef par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- f) l'origine et la destination de chaque segment du vol;
- g) le numéro d'identification du plan de vol de NAV CANADA.

(2) Elle doit fournir au ministre des renseignements sur chaque vol qui entre dans l'espace aérien sous contrôle canadien, autre que l'espace aérien délégué au Canada, ou qui le quitte et pour lequel elle détient des données de surveillance ou d'autres données de suivi pour la période pendant laquelle le vol se trouve dans l'espace aérien intérieur canadien. Les renseignements comprennent notamment :

- a) la date du vol;
- b) le numéro du vol, s'il y a lieu;
- c) la marque d'immatriculation de l'aéronef, si celle-ci est fournie par son exploitant;
- d) s'il y a lieu, le code attribué à l'exploitant de l'aéronef par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- e) l'indicatif de type attribué à l'aéronef par l'Organisation de l'aviation civile internationale;
- f) l'origine et la destination du vol;

(h) the point of entry into or point of exit from Canadian-controlled airspace, as determined by the surveillance data or other monitoring data.

(3) An air navigation undertaking must provide to the Minister the details relating to the information required by subsections (1) and (2) that are provided for in the form referred to in column I of Part III of Schedule VI for the reporting period set out in column II before the end of the day set out in column III.

**19. Section 40 of the Regulations is renumbered as subsection 40(1) and is amended by adding the following:**

(2) A port authority must provide to the Minister information about the characteristics of the port, including

- (a) the length of the berths;
- (b) the area of the storage space at each terminal; and
- (c) the equipment at each terminal.

(3) A port authority must provide to the Minister the details relating to the information required by subsection (2) that are provided for in the form referred to in column I of Schedule XI for the reporting period set out in column II before the end of the day set out in column III.

**20. The Regulations are amended by adding the following after Part X:**

PART XI

CANADA BORDER SERVICES AGENCY

INFORMATION

**41.** (1) The Canada Border Services Agency must provide to the Minister, before the end of 90 days after the end of the month in which it is collected,

(a) the information it collects on the following forms when a vessel on a voyage that starts, stops or terminates at a port in a foreign country is at any Canadian port at which the vessel stops during the voyage:

- (i) *General Declaration*, form A6, published by the Canada Border Services Agency, and
- (ii) *Freight/Cargo Manifest*, form A6A, published by the Canada Border Services Agency; and

(b) in the case of the import or export of dangerous goods, the UN number assigned to the goods by the United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods, if that number is reported to the Agency by the importer, exporter or carrier or by an agent of the importer, exporter or carrier.

(2) The Canada Border Services Agency must provide to the Minister the information reported under section 12 or 95 of the *Customs Act* before the end of 90 days after the end of the month in which the information is reported.

**21. Schedule I to the Regulations is replaced by the Schedule I set out in Schedule 1 to these Regulations.**

**22. Schedule III to the Regulations is replaced by the Schedules II.1 and III set out in Schedule 2 to these Regulations.**

**23. Items 1 and 2 of Schedule IV to the Regulations are repealed.**

g) le renseignement indiquant s'il s'agit d'une entrée ou d'une sortie;

h) le point d'entrée ou le point de sortie de l'espace aérien sous contrôle canadien, tel qu'il est déterminé par les données de surveillance ou les autres données de suivi.

(3) Elle doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux paragraphes (1) et (2) et prévus dans le formulaire mentionné à la colonne I de la partie III de l'annexe VI, pour la période de référence indiquée à la colonne II, dans le délai prévu à la colonne III.

**19. L'article 40 du même règlement devient le paragraphe 40(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :**

(2) Elle doit fournir au ministre des renseignements sur les caractéristiques du port, notamment :

- a) la longueur des quais d'amarrage;
- b) la superficie de l'espace d'entreposage de chaque terminal;
- c) l'équipement de chaque terminal.

(3) Elle doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés au paragraphe (2) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne I de l'annexe XI pour la période de référence indiquée à la colonne II, dans le délai prévu à la colonne III.

**20. Le même règlement est modifié par adjonction, après la partie X, de ce qui suit :**

PARTIE XI

AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

RENSEIGNEMENTS

**41.** (1) L'Agence des services frontaliers du Canada doit fournir au ministre, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la fin du mois pendant lequel les renseignements ci-après sont recueillis :

a) les renseignements qu'elle recueille au moyen des formulaires ci-après lorsqu'un bâtiment qui effectue un voyage qui débute, s'arrête ou s'achève dans un port d'un État étranger s'arrête dans un port canadien pendant son voyage :

- (i) *Déclaration générale*, formulaire A6, publié par l'Agence des services frontaliers du Canada,
- (ii) *Cargaison/Manifeste de cargaison*, formulaire A6A, publié par l'Agence des services frontaliers du Canada;

b) dans le cas de l'importation ou de l'exportation de marchandises dangereuses, le numéro ONU attribué aux marchandises par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses si celui-ci lui est communiqué par l'importateur, l'exportateur ou le transporteur ou un agent de ceux-ci.

(2) Elle doit fournir au ministre les renseignements déclarés en vertu des articles 12 ou 95 de la *Loi sur les douanes* dans les quatre-vingt-dix jours suivant la fin du mois pendant lequel ceux-ci sont déclarés.

**21. L'annexe I du même règlement est remplacée par l'annexe I figurant à l'annexe 1 du présent règlement.**

**22. L'annexe III du même règlement est remplacée par les annexes II.1 et III figurant à l'annexe 2 du présent règlement.**

**23. Les articles 1 et 2 de l'annexe IV du même règlement sont abrogés.**

**24. The Regulations are amended by adding, after Schedule IV, the Schedule IV.1 set out in Schedule 3 to these Regulations.**

**25. The Regulations are amended by adding, after Schedule V, the Schedule V.1 set out in Schedule 4 to these Regulations.**

**26. Schedule VI to the Regulations is amended by replacing “(Sections 21 and 22)” after the heading “SCHEDULE VI” with “(Section 21, subsections 21.1(2) and 21.2(5), section 22 and subsection 22.1(3))”.**

**27. Schedule VI to the Regulations is amended by adding the following after Part I:**

PART I.1

Item	Form	Reporting Period	Day
1.	<i>Aircraft Movement Statistics</i> , published by Statistics Canada	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period

PART I.2

Item	Form	Reporting Period	Day
1.	<i>Balance Sheet, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually, based on the fiscal year of the airport	the day that is 180 days after the last day of the reporting period or, if the operator does not produce a balance sheet for the airport, the day that is January 30 in the year after the last day of the reporting period
2.	<i>Income Statement, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually, based on the fiscal year of the airport	the day that is 180 days after the last day of the reporting period or, if the operator does not produce an income statement for the airport, the day that is January 30 in the year after the last day of the reporting period

**28. Schedule VI to the Regulations is amended by adding the following after Part II:**

PART III

Item	Form	Reporting Period	Day
1.	<i>Flight Plan Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period

**24. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe IV, de l'annexe IV.1 figurant à l'annexe 3 du présent règlement.**

**25. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe V, de l'annexe V.1 figurant à l'annexe 4 du présent règlement.**

**26. La mention « (articles 21 et 22) » qui suit le titre « ANNEXE VI », à l'annexe VI du même règlement, est remplacée par « (article 21, paragraphes 21.1(2) et 21.2(5), article 22 et paragraphe 22.1(3)) ».**

**27. L'annexe VI du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie I, de ce qui suit :**

PARTIE I.1

Article	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1.	<i>Statistiques relatives aux mouvements des aéronefs</i> , publié par Statistique Canada	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence

PARTIE I.2

Article	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1.	<i>Bilan — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle, selon l'exercice de l'aéroport	180 jours après la fin de la période de référence ou, si l'exploitant ne produit pas de bilans à l'égard de l'aéroport, le 30 janvier de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence
2.	<i>État des revenus — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle, selon l'exercice de l'aéroport	180 jours après la fin de la période de référence ou, si l'exploitant ne produit pas d'états des recettes à l'égard de l'aéroport, le 30 janvier de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence

**28. L'annexe VI du même règlement est modifiée par adjonction, après la partie II, de ce qui suit :**

PARTIE III

Article	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1.	<i>Rapport de plan de vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence



PART III — *Continued*

Item	Column I Form	Column II Reporting Period	Column III Day
2.	<i>Flight Tracking Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period

**29. Schedule X to the Regulations is amended by replacing “(Section 40)” after the heading “SCHEDULE X” with “(Subsection 40(1))”.**

**30. The Regulations are amended by adding, after Schedule X, the Schedule XI set out in Schedule 5 to these Regulations.**

COMING INTO FORCE

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

PARTIE III (*suite*)

Article	Colonne I Formulaire de renseignements	Colonne II Période de référence	Colonne III Délai
2.	<i>Rapport de suivi du vol</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence

**29. La mention « (article 40) » qui suit le titre « ANNEXE X », à l'annexe X du même règlement, est remplacée par « (paragraphe 40(1)) ».**

**30. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe X, de l'annexe XI figurant à l'annexe 5 du présent règlement.**

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE 1  
(Section 21)

SCHEDULE I  
(Section 7)

AIR CARRIER DOCUMENTS

Item	Column I Air Carrier or General Aviation Operator	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day	Column V Form and Manner
1.	level I air carriers, level II air carriers, level III air carriers, level IV air carriers and foreign air carriers that operate charter services on an aircraft whose maximum certificated take-off weight is 5 670 kg or more	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
2.	level I air carriers and level II air carriers that transported more than 600,000 revenue passengers by scheduled services in each of the two calendar years before the year in which the information is provided	<i>Revenue Passenger Origin-Destination Survey — Statement 3 (I, II)</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	
3.	level II air carriers, level III air carriers, level IV air carriers and foreign air carriers that operate scheduled services only on aircraft whose maximum certificated take-off weight is not more than 25 000 kg	<i>The Enplaned / Deplaned Coupon Centric Survey</i> or <i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	quarterly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
4.	level I air carriers	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program

**SCHEDULE 1 — *Continued***

**SCHEDULE I — *Continued***

**AIR CARRIER DOCUMENTS — *Continued***

Item	Column I Air Carrier or General Aviation Operator	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day	Column V Form and Manner
5.	level II air carriers, level III air carriers, level IV air carriers and foreign air carriers that operate scheduled services on at least one aircraft whose maximum certificated take-off weight is more than 25 000 kg	<i>The Enplaned / Deplaned Flight Centric Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
6.	level I air carriers	<i>Fare Basis Report — Statement 8(I)</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period	
7.	level I air carriers and level II air carriers	<i>Scheduled Services, Revenue Operating Statistics, Quarterly — Statement 10 (I, II)</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period	
8.	level III air carriers	<i>Scheduled Services, Revenue Operating Statistics, Annual — Statement 10 (III)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
9.	level I air carriers and level II air carriers that operate charter services	<i>Charter Services, Revenue Operating Statistics, Quarterly — Statement 12 (I, II)</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period	
10.	level III air carriers that operate charter services	<i>Charter Services, Revenue Operating Statistics, Annual — Statement 12 (III)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
11.	level I air carriers	<i>Balance Sheet, Annual — Statement 20 (I)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
12.	level II air carriers and level III air carriers	<i>Balance Sheet, Annual — Statement 20 (II, III)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
13.	level I air carriers and level II air carriers	<i>Statement of Revenues and Expenses, Quarterly — Statement 21 (I, II)</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period	
14.	level I air carriers and level II air carriers	<i>Statement of Revenues and Expenses, Annual — Statement 21 (I, II)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
15.	level III air carriers	<i>Statement of Revenues and Expenses, Annual — Statement 21 (III)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
16.	level IV air carriers	<i>Statement of Revenues, Annual — Statement 21 (IV)</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
17.	level I air carriers, level II air carriers, level III air carriers and level IV air carriers	<i>Fleet Report — Statement 30 (I, II, III, V)</i> , published by Statistics Canada	October 15 of each year	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	
18.	level I air carriers, level II air carriers, level III air carriers and level IV air carriers	<i>Aircraft Fleet and Fuel Consumption Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	
19.	level I air carriers	<i>Major Air Carriers Key Financial and Operating Statistics Monthly Survey</i> , published by Statistics Canada	monthly	the day that is 14 days after the last day of the reporting period	

SCHEDULE 1 — *Continued*SCHEDULE I — *Continued*AIR CARRIER DOCUMENTS — *Continued*

Item	Column I Air Carrier or General Aviation Operator	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day	Column V Form and Manner
20.	level I air carriers, level II air carriers and level III air carriers that transported more than 10 000 tonnes of cargo in the previous calendar year and foreign air carriers that transported more than 10 000 tonnes of cargo to or from Canada in the previous calendar year	<i>Statement of Air Cargo Fluidity Indicators</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	
21.	general aviation operators that operate at least one aircraft with a maximum certificated take-off weight of 5 670 kg or more	<i>General Aviation Operational Survey (Detailed)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
22.	general aviation operators that do not operate any aircraft with a maximum certificated take-off weight of 5 670 kg or more	<i>General Aviation Operational Survey (Summary)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	quarterly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program
23.	general aviation operators	<i>General Aviation Financial Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period	electronically using Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics program

ANNEXE 1  
(*article 21*)ANNEXE I  
(*article 7*)

## DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS

Article	Colonne I Transporteur aérien ou exploitant de l'aviation générale	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai	Colonne V Forme et manière
1.	Transporteurs aériens de niveau I, transporteurs aériens de niveau II, transporteurs aériens de niveau III, transporteurs aériens de niveau IV et transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services d'affrètement au moyen d'aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage est de 5 670 kg ou plus	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
2.	Transporteurs aériens de niveau I et transporteurs aériens de niveau II qui ont transporté plus de 600 000 passagers payants en exploitant des services réguliers au cours de chacune des deux années civiles précédant l'année au cours de laquelle les renseignements sont fournis	<i>Passagers payants — Relevé de l'origine et de la destination — ÉTAT 3 (I, II)</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	

**ANNEXE 1 (suite)**

## ANNEXE I (suite)

## DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS (suite)

Article	Colonne I Transporteur aérien ou exploitant de l'aviation générale	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai	Colonne V Forme et manière
3.	Transporteurs aériens de niveau II, transporteurs aériens de niveau III, transporteurs aériens de niveau IV et transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services réguliers exclusivement au moyen d'aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage est d'au plus 25 000 kg	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements d'après le coupon ou Enquête sur les embarquements et débarquements des vols, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Trimestrielle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
4.	Transporteurs aériens de niveau I	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
5.	Transporteurs aériens de niveau II, transporteurs aériens de niveau III, transporteurs aériens de niveau IV et transporteurs aériens étrangers qui exploitent des services réguliers au moyen d'au moins un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est de plus de 25 000 kg	<i>Enquête sur les embarquements et débarquements des vols, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
6.	Transporteurs aériens de niveau I	<i>Rapport sur la base tarifaire — ÉTAT 8(I)</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence	
7.	Transporteurs aériens de niveau I et transporteurs aériens de niveau II	<i>Services réguliers — Statistiques des recettes d'exploitation, Trimestriel — ÉTAT 10 (I, II)</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence	
8.	Transporteurs aériens de niveau III	<i>Services réguliers — Statistiques des recettes d'exploitation, Annuel — ÉTAT 10 (III)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
9.	Transporteurs aériens de niveau I et transporteurs aériens de niveau II qui exploitent des services d'affrètement	<i>Services d'affrètement — Statistiques des recettes d'exploitation, Trimestriel — ÉTAT 12 (I, II)</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence	
10.	Transporteurs aériens de niveau III qui exploitent des services d'affrètement	<i>Services d'affrètement — Statistiques des recettes d'exploitation, Annuel — ÉTAT 12 (III)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
11.	Transporteurs aériens de niveau I	<i>Bilan, Annuel — ÉTAT 20 (I)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
12.	Transporteurs aériens de niveau II et transporteurs aériens de niveau III	<i>Bilan, Annuel — ÉTAT 20 (II, III)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
13.	Transporteurs aériens de niveau I et transporteurs aériens de niveau II	<i>État des recettes et dépenses, Trimestriel — ÉTAT 21 (I, II)</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence	
14.	Transporteurs aériens de niveau I et transporteurs aériens de niveau II	<i>État des recettes et dépenses, Annuel — ÉTAT 21 (I, II)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
15.	Transporteurs aériens de niveau III	<i>État des recettes et dépenses, Annuel — ÉTAT 21 (III)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	

**ANNEXE 1 (suite)**

## ANNEXE I (suite)

## DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS (suite)

Article	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
	Transporteur aérien ou exploitant de l'aviation générale	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai	Forme et manière
16.	Transporteurs aériens de niveau IV	<i>État des recettes, Annuel — ÉTAT 21 (IV)</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
17.	Transporteurs aériens de niveau I, transporteurs aériens de niveau II, transporteurs aériens de niveau III et transporteurs aériens de niveau IV	<i>Rapport sur le parc aérien — ÉTAT 30 (I, II, III, V)</i> , publié par Statistique Canada	Le 15 octobre de chaque année	30 jours après le dernier jour de la période de référence	
18.	Transporteurs aériens de niveau I, transporteurs aériens de niveau II, transporteurs aériens de niveau III et transporteurs aériens de niveau IV	<i>Rapport sur le parc aérien et la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	
19.	Transporteurs aériens de niveau I	<i>Enquête mensuelle sur les principales statistiques financières et d'exploitation des grands transporteurs aériens</i> , publié par Statistique Canada	Mensuelle	14 jours après le dernier jour de la période de référence	
20.	Transporteurs aériens de niveau I, transporteurs aériens de niveau II et transporteurs aériens de niveau III qui ont transporté plus de 10 000 tonnes de fret au cours de la dernière année civile et transporteurs aériens étrangers qui ont transporté plus de 10 000 tonnes de fret au départ ou à destination du Canada au cours de la dernière année civile	<i>Énoncé des indicateurs de fluidité du fret aérien</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	
21.	Exploitants de l'aviation générale qui exploitent au moins un aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est de 5 670 kg ou plus	<i>Statistiques opérationnelles de l'aviation générale (détaillée)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
22.	Exploitants de l'aviation générale qui n'exploitent aucun aéronef dont la masse maximale homologuée au décollage est de 5 670 kg ou plus	<i>Statistiques opérationnelles de l'aviation générale (sommaire)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Trimestrielle	30 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada
23.	Exploitants de l'aviation générale	<i>État des dépenses de l'aviation générale</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence	par voie électronique au moyen du programme de Collecte électronique de statistiques sur le transport aérien de Transports Canada

**SCHEDULE 2**  
**(Section 22)**

SCHEDULE II.1  
*(Subsection 12.2(4))*

RAIL CARRIER DOCUMENTS

Item	Column I Rail Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	class I rail carriers, class II rail carriers and class III rail carriers	<i>Locomotive Fleet Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period
2.	class I rail carriers and class II rail carriers that transport passengers and that realized revenues of at least \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under subsection 12.2(2) of these Regulations	<i>Passenger Rail Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period
3.	class I rail carriers and class II rail carriers that transport passengers and that realized revenues of less than \$100,000,000 from transporting passengers in the calendar year before the year in which information is provided under subsection 12.2(3) of these Regulations	<i>Passenger Rail Line Traffic Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	monthly	the day that is 30 days after the last day of the reporting period

**ANNEXE 2**  
**(article 22)**

ANNEXE II.1  
*(paragraphe 12.2(4))*

DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

Article	Colonne I Transporteurs ferroviaires	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I, transporteurs ferroviaires de catégorie II et transporteurs ferroviaires de catégorie III	<i>Enquête sur la flotte de locomotives</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
2.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I et transporteurs ferroviaires de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l'année civile qui précède l'année au cours de laquelle les renseignements sont fournis en application du paragraphe 12.2(2) du présent règlement, des recettes d'au moins 100 000 000 \$ pour le transport de passagers	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence
3.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I et transporteurs ferroviaires de catégorie II qui transportent des passagers et qui ont réalisé, au cours de l'année civile qui précède l'année au cours de laquelle les renseignements sont fournis en application du paragraphe 12.2(3) du présent règlement, des recettes de moins de 100 000 000 \$ pour le transport de passagers	<i>Rapport sur le trafic des passagers des lignes ferroviaires</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Mensuelle	30 jours après le dernier jour de la période de référence

**SCHEDULE III**  
(Section 15 and subsection 15.1(2))

**MARINE OPERATOR DOCUMENTS**

Item	Column I Marine Operator	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	Canadian domiciled marine carriers	<i>Annual Survey of Water Carriers</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is May 20 in the year after the last day of the reporting period
2.	Canadian domiciled marine carriers other than ferry boat operators or tug boat operators	<i>S.1 Domestic Shipping Report</i> , published by Statistics Canada	beginning on the day on which the voyage begins and ending on the day on which the voyage ends	the day that is 40 days after the last day of the reporting period
3.	ferry boat operators and tug boat operators	<i>S.4 Shipping Report - Towboat and Ferry Operators</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is 40 days after the last day of the reporting period
4.	international marine carriers	<i>General Declaration</i> , form A6, published by the Canada Border Services Agency	beginning on the day on which the voyage begins and ending on the day on which the voyage ends	the day that is 40 days after the last day of the reporting period
5.	any marine operator	<i>Freight/Cargo Manifest</i> , form A6A, published by the Canada Border Services Agency	beginning on the day on which the voyage begins and ending on the day on which the voyage ends	the day that is 40 days after the last day of the reporting period
6.	Canadian domiciled marine carriers and domestic marine carriers	<i>Annual marine fleet inventory and fuel consumption survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period

**ANNEXE III**  
(article 15 et paragraphe 15.1(2))

**DOCUMENTS RELATIFS AUX EXPLOITANTS MARITIMES**

Article	Colonne I Exploitants maritimes	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteurs maritimes domiciliés au Canada	<i>Enquête annuelle des transporteurs par eau</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	le 20 mai de l'année après le dernier jour de la période de référence
2.	Transporteurs maritimes domiciliés au Canada, à l'exclusion des exploitants de traversiers et des exploitants de remorqueurs	<i>S.1 Rapport sur la navigation en eaux intérieures</i> , publié par Statistique Canada	À compter du jour où débute le voyage jusqu'au jour où il se termine	40 jours après le dernier jour de la période de référence
3.	Exploitants de traversiers et exploitants de remorqueurs	<i>S.4 Rapport sur les activités maritimes - Exploitants de remorqueurs et de traversiers</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	40 jours après le dernier jour de la période de référence
4.	Transporteurs maritimes internationaux	<i>Déclaration générale</i> , formulaire A6, publié par l'Agence des services frontaliers du Canada	À compter du jour où débute le voyage jusqu'au jour où il se termine	40 jours après le dernier jour de la période de référence
5.	Tout exploitant maritime	<i>Cargaison/Manifeste de cargaison</i> , formulaire A6A, publié par l'Agence des services frontaliers du Canada	À compter du jour où débute le voyage jusqu'au jour où il se termine	40 jours après le dernier jour de la période de référence
6.	Transporteurs maritimes domiciliés au Canada et transporteurs maritimes intérieurs	<i>Enquête annuelle sur la flotte maritime et sa consommation en carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence

**SCHEDULE 3**  
**(Section 24)**

SCHEDULE IV.1  
(Subsection 17.1(5))

MOTOR CARRIER DOCUMENTS

Item	Column I Motor Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	level I motor carriers, level II motor carriers, level III motor carriers and level IV motor carriers	<i>Annual Truck Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period
2.	couriers	<i>2007 Survey of the Couriers and Local Messengers Industry</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 30 days after the day on which the courier receives the form referred to in column II sent by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>
3.	level I motor carriers, level II motor carriers, level III motor carriers and level IV motor carriers	<i>Quarterly Trucking Survey</i> , published by Statistics Canada	quarterly	the day that is indicated on the survey label by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>
4.	level I motor carriers, level II motor carriers, level III motor carriers and level IV motor carriers	<i>Annual Trucking Survey</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 30 days after the day on which the motor carrier receives the form referred to in column II sent by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>
5.	level I motor carriers, level II motor carriers, level III motor carriers and level IV motor carriers	<i>Trucking Commodity Origin and Destination Survey (TCOD)</i> , record number 2741, published by Statistics Canada	annually	the day on which the details are requested by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>

**ANNEXE 3**  
**(article 24)**

ANNEXE IV.1  
(paragraphe 17.1(5))

DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS ROUTIERS

Article	Colonne I Transporteurs routiers	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteurs routiers de niveau I, transporteurs routiers de niveau II, transporteurs routiers de niveau III et transporteurs routiers de niveau IV	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc de camions et de la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
2.	Messagers	<i>Enquête de 2007 sur l'industrie de messagerie et des services locaux de messagers</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	30 jours après le jour où le messager a reçu le formulaire de renseignements envoyé par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i> et visé à la colonne II
3.	Transporteurs routiers de niveau I, transporteurs routiers de niveau II, transporteurs routiers de niveau III et transporteurs routiers de niveau IV	<i>Enquête trimestrielle sur le camionnage</i> , publié par Statistique Canada	Trimestrielle	le jour qui est indiqué sur l'étiquette qui est apposée sur l'enquête par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i>
4.	Transporteurs routiers de niveau I, transporteurs routiers de niveau II, transporteurs routiers de niveau III et transporteurs routiers de niveau IV	<i>Enquête annuelle sur le camionnage</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	30 jours après le jour où le transporteur routier a reçu le formulaire de renseignements envoyé par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i> et visé à la colonne II
5.	Transporteurs routiers de niveau I, transporteurs routiers de niveau II, transporteurs routiers de niveau III et transporteurs routiers de niveau IV	<i>Enquête sur l'origine et la destination des marchandises transportées par camion (ODMTC)</i> , numéro d'enregistrement 2741, publié par Statistique Canada	Annuelle	le jour où les détails sont demandés par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i>



**SCHEDULE 4  
(Section 25)**

**SCHEDULE V.1  
(Subsection 19.1(4))**

**PASSENGER CARRIER DOCUMENTS**

Item	Column I Passenger Carrier	Column II Form	Column III Reporting Period	Column IV Day
1.	passenger carriers that operate a scheduled passenger service	<i>Scheduled Intercity Bus Passenger Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period
2.	passenger carriers that operate a scheduled passenger service	<i>Passenger Motor Carrier Schedules Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period
3.	any passenger carrier	<i>Annual Bus Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 90 days after the last day of the reporting period
4.	passenger carriers that operate a scheduled passenger service	<i>Scheduled Intercity Bus Freight and Parcel Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	quarterly	the day that is 60 days after the last day of the reporting period
5.	any passenger carrier	<i>Passenger Bus &amp; Urban Transit Survey</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 30 days after day on which the passenger carrier receives the form referred to in column II sent by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>
6.	passenger carriers that operate in two or more provinces	Supplement to the <i>Passenger Bus &amp; Urban Transit Survey</i> , published by Statistics Canada	annually	the day that is 30 days after day on which the passenger carrier receives the form referred to in column II sent by Statistics Canada under the <i>Statistics Act</i>

**ANNEXE 4  
(article 25)**

**ANNEXE V.1  
(paragraphe 19.1(4))**

**DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS DE VOYAGEURS**

Article	Colonne I Transporteurs de voyageurs	Colonne II Formulaire de renseignements	Colonne III Période de référence	Colonne IV Délai
1.	Transporteurs de voyageurs qui offrent un service passagers régulier	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers d'autobus interurbains dispensant un service régulier</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
2.	Transporteurs de voyageurs qui offrent un service passagers régulier	<i>Enquête sur les horaires des transporteurs de voyageurs</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence

**ANNEXE 4 (suite)**

ANNEXE V.1 (suite)

DOCUMENTS RELATIFS AUX TRANSPORTEURS DE VOYAGEURS (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	
Article	Transporteurs de voyageurs	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
3.	Tout transporteur de voyageurs	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc d'autocars et de la consommation de carburant, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> novembre 2011</i>	Annuelle	90 jours après le dernier jour de la période de référence
4.	Transporteurs de voyageurs qui offrent un service passagers régulier	<i>Enquête sur l'origine et la destination du fret et des colis des autobus interurbains dispensant un service régulier, compris dans le Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes, TP 14930, publié par Transports Canada le 1<sup>er</sup> novembre 2011</i>	Trimestrielle	60 jours après le dernier jour de la période de référence
5.	Tout transporteur de voyageurs	<i>Enquête sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain, publié par Statistique Canada</i>	Annuelle	30 jours après le jour où le transporteur de voyageurs reçoit le formulaire de renseignements envoyé par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i> et visé à la colonne II
6.	Transporteurs de voyageurs qui offrent un service dans au moins deux provinces	L'annexe de l' <i>Enquête sur le transport de passagers par autobus et le transport urbain</i> , publié par Statistique Canada	Annuelle	30 jours après le jour où le transporteur de voyageurs reçoit le formulaire de renseignements envoyé par Statistique Canada en vertu de la <i>Loi sur la statistique</i> et visé à la colonne II

**SCHEDULE 5  
(Section 30)**

SCHEDULE XI  
(Subsection 40(3))

PORT AUTHORITY DOCUMENT

Column I	Column II	Column III	
Item	Form	Reporting Period	Day
1.	<i>Port Infrastructure Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on November 1, 2011	annually	the day that is 60 days after the last day of the reporting period

**ANNEXE 5  
(article 30)**

ANNEXE XI  
(paragraphe 40(3))

DOCUMENT RELATIF AUX ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

Colonne I	Colonne II	Colonne III	
Article	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1.	<i>Enquête sur l'infrastructure portuaire</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 <sup>er</sup> novembre 2011	Annuelle	60 jours après le dernier jour de la période de référence

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Executive summary**

**Issue:** The *Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations* (the Regulations) were last thoroughly reviewed in 1998, as a result of a needs assessment conducted in 1996. Since then, in the field of transportation, issues like gateways and corridors, Canada's competitiveness, the environment and security have each taken on a much larger role in Transport Canada's agenda. Given the rapid changes in emerging priority areas of concern, this creates a situation where data currently collected by and for Transport Canada are becoming less and less sufficient for the purpose of enabling evidence-based policy making and decisions.

**Description:** The *Regulations Amending the Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations* (amendments) specify the information that transportation stakeholders are required to provide, modifications to existing surveys in the air, marine, rail and road transportation modes, and new information collection mechanisms. For example, they expand the scope of existing surveys in aviation, collect information on fuel usage and emissions for all modes of transportation and collect passenger flow data from major intercity railways and intercity bus companies.

**Cost-benefit statement:** The net cost to industry will be \$1.2 million the first full year of implementation, should all measures be instated in the first year, and \$284,000 in the subsequent years. There are no costs to any other stakeholder, including the Government of Canada. The costs of new data collection initiatives will be offset by the use of Internet-based technology, automated reporting and the suspension of selected surveys which no longer provide essential information to Transport Canada. These costs have a present value of \$3.2 million over a 10-year period. These costs will be divided across 4 modes of transportation, 9 stakeholder classes and over 2 000 individual stakeholders. Transport Canada's intention is to use new data sources set out in the amendments to complement existing data obtained through the existing Regulations, voluntary accord or commercially, to meet its future data needs. In the past, existing data has been used extensively by Transport Canada to manage crises, monitor the transportation industry, economic development, infrastructure planning and investment and for policy development and coordination. The data collected also allows the Minister to meet statutory obligations to table in Parliament an annual report on the state of transportation in Canada, as per section 52 of the *Canada Transportation Act*. The new data requirements will therefore help Transport Canada better address important transportation issues and fulfill its statutory obligation.

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

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

**Résumé**

**Enjeux :** Le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain (le Règlement) a été examiné en profondeur la dernière fois en 1998, à la suite d'une évaluation des besoins en 1996. Depuis, le programme de Transports Canada, relativement au domaine des transports, accorde beaucoup plus d'importance aux questions concernant les portes et les corridors, la compétitivité du Canada, l'environnement et la sûreté. Étant donné que les préoccupations prioritaires changent rapidement, les données qui sont recueillies à l'heure actuelle par et pour Transports Canada ne suffisent plus pour soutenir l'établissement des politiques et la prise de décision en fonction des données probantes.

**Description :** Le Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain (les modifications) précise l'information que les intervenants en transport sont tenus de fournir, des changements aux relevés existants des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, et les nouveaux mécanismes de collecte de renseignements. Par exemple, il élargit la portée des relevés existants dans le domaine de l'aviation et permet de recueillir des renseignements sur l'utilisation et les émissions de carburant pour tous les modes de transport, et des données sur les débits de passagers des compagnies de chemin de fer et d'autocar les plus significatives qui offrent un service interurbain.

**Énoncé des coûts et avantages :** Le coût net pour l'industrie sera de 1,2 million de dollars la première année complète de la mise en œuvre, si toutes les mesures sont instaurées au cours de la première année, et de 284 000 dollars pour chacune des années subséquentes. Il n'y a pas d'autres coûts pour les intervenants incluant pour le gouvernement du Canada. Les coûts des nouvelles initiatives de collecte de données seront récupérés grâce à l'utilisation de technologies basées sur Internet, aux rapports informatisés et à la suspension de certains relevés qui ne fournissent plus de renseignements essentiels à Transports Canada. Ces coûts, dont la valeur actualisée est de 3,2 millions de dollars sur 10 ans, seront partagés entre les 4 modes de transport, les 9 catégories d'intervenants et plus de 2 000 intervenants individuels. L'intention de Transports Canada est d'utiliser les nouvelles sources de données établies dans les modifications pour compléter les données existantes obtenues par l'entremise du Règlement, d'accords volontaires ou d'ententes commerciales, afin de répondre à ses besoins futurs. Transports Canada fait usage des données sur l'industrie du transport pour gérer les crises, surveiller l'industrie des transports, suivre le développement économique, améliorer la planification et les investissements en matière d'infrastructures, et élaborer les politiques et les coordonner. Les données recueillies permettent également au ministre de respecter ses obligations législatives, à savoir de déposer au Parlement un rapport annuel sur la situation des transports au Canada, comme l'exige l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada*. Les nouvelles données exigées vont donc aider Transports Canada à mieux traiter ces importantes questions.

**“One-for-One” Rule and small business lens:** The “One-for-One” Rule applies to these regulatory amendments. The total net administrative cost increase of these Regulations is \$1.2M in the first year and \$284,000 in subsequent years. Over 10 years and at a 7% discount rate, this represents an annualized cost of \$378,000. These costs will be divided amongst over 2 200 stakeholders representing 9 distinct stakeholder classes, ensuring that the impact to individual stakeholders remains modest. The small business lens does not apply to this proposal.

**Domestic and international coordination and cooperation:** Extensive consultations with industry were conducted by Transport Canada prior to proposing these amendments. In addition, further consultations will need to take place with industry prior to launching new surveys, where required, to ensure an efficient alignment of technologies and methodologies, properly define each survey field and ensure that industry clearly understands the information that these surveys are meant to collect. These additional consultations will ensure that the industry is fully aware of and understands Transport Canada’s information requirements. While some of these requirements also exist in other countries, other uniquely Canadian requirements reflect the unique needs of the Government of Canada.

**Performance measurement and evaluation:** The new and modified surveys will be monitored in the same fashion as existing surveys to ensure that all stakeholders covered by them are submitting information and that said information is valid, accurate and complete.

**Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises :** La règle du « un pour un » s’applique aux modifications. L’augmentation totale des coûts administratifs nets de ce règlement est de 1,2 million de dollars la première année et de 284 000 dollars au cours des années subséquentes. Sur 10 ans, à un taux d’escompte de 7 %, cela représente des coûts amortis sur une base annuelle de 378 000 dollars. Ces coûts seront divisés entre les quelque 2 200 intervenants représentant 9 catégories distinctes d’intervenants, pour que l’incidence pour chaque intervenant soit modeste. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas ici.

**Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :** Transports Canada a mené de vastes consultations auprès de l’industrie avant de proposer ces modifications. De plus, il sera nécessaire de mener d’autres consultations auprès de l’industrie avant de créer de nouveaux questionnaires, au besoin, afin de veiller à ce que les technologies et les méthodes soient harmonisées de manière efficace, que chaque champ des questionnaires soit bien défini et que l’industrie comprenne clairement l’information qu’on cherche à recueillir au moyen de ces questionnaires. Dans le cadre de ces consultations additionnelles, Transports Canada veillera à ce que l’industrie soit parfaitement au courant de ses besoins en matière d’information et qu’elle les comprenne. Bien que certaines de ces exigences existent également dans d’autres pays, d’autres exigences uniquement canadiennes reflètent les besoins uniques du gouvernement du Canada.

**Mesures de rendement et évaluation :** Ces relevés nouveaux et modifiés seront suivis de la même manière que les relevés existants afin de veiller à ce que tous les intervenants visés fournissent l’information et que celle-ci soit valide, exacte et complète.

## Background

In June 2007, Bill C-11, carrying amendments to the *Canada Transportation Act* (the Act), received Royal Assent. Amendments to the Act now allow the Minister of Transport to collect information for environmental and security purposes, in addition to safety, infrastructure, policy, planning and grain transportation monitoring. The amendments to the Act presented an opportunity for Transport Canada to review its existing regulations regarding information and data collection and management, which were last reviewed in 1996, and last amended in 1998. The *Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations* (the Regulations) are made under section 50 of the *Canada Transportation Act*.

Since 1998, both security and environmental concerns have played a greater role in the services the Government of Canada delivers to Canadians, as reflected in Transport Canada’s Program Activity Architecture. Along with innovative new strategic approaches, such as the Gateways and Corridors strategy, these new concerns have caused Transport Canada (TC) to re-examine its needs for information.

## Contexte

En juin 2007, le projet de loi C-11 qui proposait des changements à la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi) a reçu la sanction royale. Les modifications à la Loi autorisent maintenant le gouverneur en conseil à prendre un règlement autorisant le ministre des Transports à recueillir des renseignements à des fins environnementales et de sûreté en plus d’assurer un suivi en matière de sécurité, d’infrastructure, de politique, de planification et de transport du grain. Les modifications à la Loi ont donné à Transports Canada l’occasion d’examiner les règlements en ce qui concerne la collecte et la gestion de l’information et des données, dont le dernier examen remonte à 1996 et la dernière modification à 1998. Le *Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d’entreprises de transport et de manutention de grain* (le Règlement) a été pris en vertu de l’article 50 de la *Loi sur les transports au Canada*.

Depuis 1998, les préoccupations relatives à la sûreté et à l’environnement prennent une plus grande place dans les services qu’offre le gouvernement du Canada aux Canadiens, comme l’illustre l’architecture des activités de programme (AAP) de Transports Canada (TC). En plus des nouvelles approches stratégiques novatrices, comme la stratégie relative aux portes et aux corridors, ces nouvelles préoccupations ont obligé Transports Canada à revoir ses besoins en matière d’information.

**Issue**

The Regulations are not often updated, as each time they are changed industry must change its reporting structure, and Transport Canada must change its data collection structure. In that context, it becomes important for regulatory reviews to address both present and anticipated issues. The risk in not making the regulatory changes is that Transport Canada will not have access to the type of information it requires in order to carry out its mission and mandate. There is also a risk that outdated information/reporting regulations could prevent improvements in reducing the administrative burden/cost on the sector, while at the same time maintaining an administrative burden in place for industry which does not yield great benefits to Transport Canada.

**Objectives**

The objectives of the *Regulations Amending the Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations* (amendments) are to permit the Government of Canada to obtain information for security, safety, environmental and infrastructure planning purposes. Updating the Regulations provides industry with more modern and efficient means of reporting and enables greater information sharing between departments, thus removing the burden for industry of having to report the same information twice.

Furthermore, with access to new information, Transport Canada will be able to better monitor Canada's transportation network, which in turn will enable it to craft policies and regulations that are better aligned with the current transportation industry outlook.

In addition, as the Regulations were last thoroughly amended in 1997 following a review done in 1996, it is necessary to update certain regulatory requirements to make them better reflect the current situation. For example, 15 years ago, transportation security did not have the same level of importance as it does today. The amendments create new opportunities for Transport Canada to obtain relevant and pertinent information across all modes of transportation. This information supports evidence-based decision-making and helps the Government improve the safety, security, efficiency and sustainability of Canada's transportation network.

The Government of Canada is called to respond to increasingly complex issues for which it finds itself in search of information. Evidence-based decision-making is based on accurate, timely and complete information. Presently, the amount of information available varies dramatically between modes of transportation and there is some reliance on anecdotal evidence, proxies and second-best options. The amendments address this gap and ensure that sufficient information exists on the Canadian transportation sector to support the development and implementation of future legislative, regulatory, and program initiatives.

**Description**

The Regulations define the obligations of carriers to complete a variety of surveys within a prescribed delay and with a prescribed frequency. They define which carriers must fill out which surveys and provide various definitions for the terms used in the Regulations.

**Enjeux**

Le Règlement n'est pas fréquemment mis à jour, puisque l'industrie doit changer sa structure de rapports chaque fois qu'il est modifié et que Transports Canada doit en faire de même relativement à la structure de collecte de données. Dans ce contexte, il est important que les examens réglementaires traitent des questions courantes et de celles qu'on anticipe. Si les changements ne sont pas apportés au Règlement, le risque est que Transports Canada ne pourra obtenir le type d'information dont il a besoin pour remplir sa mission et son mandat. Il y a également un risque que des renseignements ou des rapports obsolètes nuisent aux efforts visant à réduire les coûts ou le fardeau dans ce secteur; en outre, le fardeau administratif qui serait toujours imposé à l'industrie ne procurerait pas de réels avantages à Transports Canada.

**Objectifs**

Les objectifs du *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain* (les modifications) sont de permettre au gouvernement du Canada d'obtenir des renseignements aux fins de sûreté, de sécurité, de protection de l'environnement et de planification de l'infrastructure. La mise à jour du Règlement donnerait à l'industrie des moyens plus modernes et efficaces de produire des rapports et favoriserait l'échange d'information entre les ministères, ce qui allégerait le fardeau de l'industrie, qui ne serait pas tenue de transmettre la même information plus d'une fois.

Par ailleurs, en ayant accès à de nouveaux renseignements, Transports Canada serait mieux équipé pour surveiller le réseau des transports du Canada, ce qui lui permettrait d'élaborer des politiques et des règlements qui sont mieux harmonisés avec les perspectives actuelles de l'industrie des transports.

En outre, comme le Règlement a été modifié en profondeur la dernière fois en 1997, après un examen effectué en 1996, il est nécessaire de mettre à jour certaines exigences réglementaires pour qu'elles reflètent davantage la situation actuelle. Par exemple, il y a 15 ans, la sûreté des transports n'avait pas la même importance qu'aujourd'hui. Les modifications donnent à Transports Canada de nouvelles occasions de recueillir l'information pertinente concernant tous les modes de transport. Cette information appuie la prise de décisions fondées sur des données probantes et aide le gouvernement à améliorer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité du réseau des transports du Canada.

Le gouvernement du Canada est appelé à résoudre des problèmes de plus en plus complexes pour lesquels il a besoin d'information. La prise de décision fondée sur des données probantes s'appuie sur de l'information exacte, complète et obtenue au moment opportun. À l'heure actuelle, la quantité d'information disponible est très différente d'un mode de transport à un autre et l'on a parfois recours à des données non scientifiques, à des approximations et à des options de deuxième ordre. Les modifications comblent ces lacunes et permettent que le secteur canadien des transports produise l'information suffisante pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre des initiatives futures relatives aux lois, aux règlements et aux programmes.

**Description**

Le Règlement prévoit les obligations pour les transporteurs de remplir divers relevés selon une fréquence et des délais prescrits. Il prévoit pour chaque transporteur les relevés qu'il doit remplir et fournit plusieurs définitions de termes utilisés dans celui-ci.

The amendments specify the data elements that transportation stakeholders are required to provide and refer them to the Schedule where the appropriate surveys that need to be filled out are listed. The amendments also specify the frequency of reporting, be it monthly, quarterly or annually, and the grace period given to carriers to collect and report their data.

The amendments fall under five broad categories, namely air, marine, rail, road and trade. The following section briefly describes the changes for each group. In addition to the propositions below, for all modes of transportation, the wording of some regulatory elements is updated. This update is transparent to transportation stakeholders and only enshrines into regulation existing practices. For example, over the years some of the surveys have changed names or versions, but these changes have not been reflected in the Regulations. Making these changes therefore aligns the regulatory framework with current business practices.

## Air

In light of the great number of different types of stakeholders in the air transportation industry (airlines, airports, air navigation services, flight schools, commercial general aviation operators), the air mode is likely to be the most impacted by the amendments, although great care has been taken to ensure that the impact on individual stakeholders is minimized.

Under the amendments, the following changes apply to how carriers are defined and what information they are required to report:

- In the Regulations, regional carriers are defined as level II to V air carriers operating scheduled services with aircraft that have a maximum certified take-off weight of less than 30 000 kg. These regional carriers, which carried fewer than 2 000 000 passengers or less than 400 000 tonnes of cargo in the previous year, faced a lighter and aggregated reporting burden than operators who fly larger aircraft, in light of the fact that a more detailed reporting regime may be overly onerous. As aircraft have evolved and become lighter, it has become important to revise this threshold downward. Therefore, the amendments set the threshold at 25 000 kg. This affects a very small number of carriers, likely fewer than five, but may have broader implications as these aircraft gain in popularity;
- Regional carriers, as defined above, were not required to report the weight of air cargo they carry in the previous version of the Regulations. This created issues where remote and Arctic airports have no airfreight reported at their airports even though they are often the only means by which goods can be delivered to their communities. The amended Regulations now require airlines operating scheduled services with aircraft having a maximum certified take-off weight of not more than 25 000 kg to report the mass of freight they carry;
- The Charter On-Board Origin and Destination survey requires charter carriers to report, on a flight-by-flight basis, the number of passengers and mass of freight they carry, on the basis of the origin and destination of the passengers or freight. This survey does not currently apply to domestic and overseas charters operating aircraft with a maximum take-off weight of not more than 15 900 kg or to transborder charters with a maximum certified take-off weight not more than 8 500 kg. This creates a

Les modifications précisent les données que les intervenants du domaine des transports sont tenus de fournir et les dirigent vers l'annexe qui mentionne les questionnaires appropriés à remplir. Les modifications précisent également la fréquence des rapports, soit, par exemple, mensuellement, trimestriellement ou annuellement, et la période de grâce accordée aux transporteurs pour recueillir leurs données et les présenter.

Les modifications font partie d'une des cinq grandes catégories d'intervenants, notamment les secteurs aérien, maritime, ferroviaire, routier et commercial. La section suivante décrit brièvement les changements pour chacune de ces catégories. En plus des propositions ci-après, la formulation de certains éléments réglementaires est mise à jour pour tous les modes de transport. Cette mise à jour est transparente du point de vue des intervenants du domaine des transports et ne s'inscrit que dans les pratiques actuelles en matière de réglementation. Par exemple, au cours des années, certaines de ces enquêtes ont changé de nom ou de version, mais ces changements n'ont pas été reflétés dans le Règlement. Ces modifications permettent donc d'aligner le cadre réglementaire aux pratiques actuellement en vigueur.

## Secteur aérien

En raison du nombre important d'intervenants de type différent dans l'industrie du transport aérien (compagnies aériennes, aéroports, services de navigation aérienne, écoles de pilotage, exploitants d'aéronefs d'aviation générale utilisés à des fins commerciales, le mode aérien sera probablement le plus touché par les modifications, bien que des mesures aient été prises avec grand soin pour réduire le plus possible l'incidence sur chaque intervenant.

Dans le cadre des modifications, les changements suivants visent la manière de définir les transporteurs et quels renseignements ils sont tenus de fournir :

- Dans le Règlement, les transporteurs régionaux ou locaux sont définis comme des transporteurs aériens de niveau II à V fournissant des services réguliers à l'aide d'aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) est de moins de 30 000 kg. Ces transporteurs régionaux, qui ont transporté moins de 2 000 000 de passagers, ou moins de 400 000 tonnes de marchandises au cours de l'année précédente, sont soumis à des exigences de rapport moins rigoureuses que celles des exploitants qui utilisent de plus gros aéronefs, puisqu'il a été convenu qu'il serait trop contraignant de leur demander des rapports plus détaillés. Comme les aéronefs ont évolué et sont devenus plus légers, il est important de revoir ce seuil à la baisse. Par conséquent, les modifications établissent le seuil à 25 000 kg. Ce changement touche un nombre très faible de transporteurs, probablement moins de cinq; par contre, l'incidence pourrait augmenter au fur et à mesure que ces aéronefs gagnent en popularité;
- Les transporteurs régionaux, comme il est susmentionné, n'étaient pas tenus de fournir des renseignements concernant le poids du fret aérien qu'ils transportent. Cela a engendré des situations où des aéroports en région éloignée ou dans l'Arctique n'ont remis aucune information sur le fret aérien, même s'il s'agit souvent du seul moyen pour livrer les marchandises à leurs collectivités. Les modifications obligent maintenant toutes les entreprises de transport aérien qui fournissent des services réguliers au moyen d'aéronefs ayant une masse maximale homologuée au décollage de moins de 25 000 kg à fournir les renseignements sur la masse des marchandises qu'elles transportent;

knowledge gap for small charters, which is particularly pronounced at smaller airports. To close part of the gap, the amended Regulations extend the scope of that survey by lowering the threshold for all sectors to 5 670 kg;

- Canadian air carriers of level I to III or foreign air carriers which carried over 10 000 tonnes of air cargo in, to or from Canada in the previous year are required to provide time-oriented information on the movement of goods within their supply chain, whether they participate or not in the International Air Transport Association (IATA) Cargo 2000 program, meaning they provide the time and date at which a shipment is handed to the carrier, the time and date at which said shipment is ready to be picked up by the consignee and the time and date of major steps within the supply chain. This information will help Transport Canada measure the velocity of the air supply chain;
- A new requirement for Canadian air carriers is to provide information on the aircraft fleet and the annual fuel consumption of each of its aircraft, broken down by domestic and international flights. This replaces a previous survey on aircraft fleets;
- Operators of commercial general aviation, meaning any activity other than an airline or recreational flying, are required to report information, such as the aerodromes of origin and destination and the number of passengers on board as well as a summary of their annual expenses;
- Operators of aerodromes certified by Transport Canada under the provisions of the *Canadian Aviation Regulations* are required to report information on aircraft movements, which take place at their facility, unless a NAV CANADA installation is in place and already reporting for them. In addition, these aerodrome operators are required to provide Transport Canada with an annual financial report, unless the aerodrome is owned by the Government of Canada; and
- Air navigation undertakings (i.e. NAV CANADA) are required to report flight plans and entry into and exit out of Canadian airspace to Transport Canada.

There are several measures that reduce administrative burden on air carriers, namely

- The mandatory use of electronic reporting for Transport Canada surveys. In the case of air carriers, this is done through Transport Canada's Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program which replaces a cumbersome

- L'actuelle « Déclaration de l'origine et la destination des vols affrétés » exige des exploitants de vols d'affrètement qu'ils transmettent des renseignements, pour chaque vol, sur le nombre de passagers et la masse des marchandises qu'ils transportent en fonction de l'origine et de la destination des passagers ou des marchandises. À l'heure actuelle, ce relevé ne s'applique pas aux exploitants de vols d'affrètement intérieurs et internationaux qui utilisent des aéronefs dont la masse maximale homologuée au décollage est inférieure à 15 900 kg ou aux vols d'affrètement transfrontaliers dont la masse maximale homologuée au décollage est inférieure à 8 500 kg. Cela entraîne un écart quant aux renseignements recueillis sur les petits exploitants de vols d'affrètement, surtout dans les petits aéroports. Afin de combler en partie cette lacune, les modifications abaissent le seuil pour tous les secteurs à 5 670 kg;
- Les transporteurs aériens canadiens de niveau I à III et les transporteurs aériens étrangers qui ont transporté plus de 10 000 tonnes de fret aérien au Canada au cours de l'année précédente sont tenus de fournir de l'information temporelle en ce qui concerne le mouvement des marchandises dans leur chaîne d'approvisionnement, qu'ils participent ou non au programme Cargo 2000 de l'Association internationale du transport aérien (IATA); c'est-à-dire qu'ils fourniraient l'heure et la date auxquelles un chargement est remis au transporteur, l'heure et la date auxquelles ce chargement est prêt à être récupéré par le destinataire et l'heure et la date correspondant aux principales étapes de la chaîne d'approvisionnement. Ces renseignements aideront Transports Canada à évaluer la rapidité de la chaîne d'approvisionnement du transport aérien;
- Une nouvelle exigence oblige les transporteurs aériens canadiens de niveau I à IV à fournir de l'information sur leur flotte d'aéronefs et la consommation annuelle de carburant de chacun de leurs aéronefs, et à ventiler les données par vols intérieurs et internationaux, en remplacement d'un ancien relevé sur les flottes d'aéronefs;
- Les exploitants d'aéronefs d'aviation générale à des fins commerciales, c'est-à-dire toute activité autre que celles d'une entreprise de transport aérien ou de vols récréatifs, sont tenus de fournir de l'information, comme l'aérodrome d'origine et de destination et le nombre de passagers à bord, de même qu'un résumé des dépenses annuelles;
- Les exploitants d'aérodromes certifiés par Transports Canada, conformément au *Règlement de l'aviation canadien*, sont tenus de fournir de l'information sur les mouvements d'aéronef qui ont lieu à leurs installations, à moins qu'un représentant de NAV CANADA s'y trouve et dresse déjà les rapports pour eux. De plus, ces exploitants d'aérodrome sont tenus de fournir à Transports Canada un état financier annuel, à moins qu'ils ne soient déjà tenus de le faire dans le cadre d'un bail pour la location de terrains ou d'une entente opérationnelle conclue avec Transports Canada, qui serait donc propriétaire de l'aérodrome;
- Les entreprises de navigation aérienne (c'est-à-dire NAV CANADA) sont tenues de fournir à Transports Canada les plans de vol et les entrées et sorties de l'espace aérien canadien.

Plusieurs mesures réduisent le fardeau administratif des transporteurs aériens, notamment :

- l'exigence de fournir les relevés de Transports Canada par voie électronique. Les transporteurs aériens le font par l'entremise du programme de « Collection électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) » de Transports Canada, qui

paper-based data collection method with automated and Web-based data collection; and

- The suspension of a survey on code-sharing flights, or co-host data.

#### Marine

Marine transportation is impacted in two distinct ways by the amendments. Marine operators are required to provide Transport Canada information on a vessel-by-vessel basis while Canadian Port Authorities are required to report on their infrastructure. Hence, the amendments require

- Marine operators to complete a new survey that provides Transport Canada with an inventory of their fleet, the use of green technologies on board the vessel, specifications on the vessel's engines, their vessel's annual fuel consumption, distance travelled and cargo carried.
- Marine operators to provide the United Nations code for dangerous goods they carry; and
- Canadian port authorities to report an inventory of their infrastructure every year. This includes the number of berths and their length, the number of gantry cranes, the amount of warehousing space and total rail track mileage.

Measures that reduce the administrative burden on marine operators include

- The suspension of the Annual Survey of Water Carriers, administered by Statistics Canada.

Moreover, an amendment to allow the Canadian Border Services Agency (CBSA) to provide detailed marine import and export data from both the general declaration (Form A6) and the manifest (Form A6-A) directly to Transport Canada will result in fewer ad hoc requests placed on industry for data.

#### Road

Motor-vehicle carriers are the most prevalent form of public transportation in Canada, yet there are some important information gaps in that sector. The amendments permit Transport Canada to collect data on the motor vehicle fleet and its fuel consumption on a new survey. In addition, passenger carriers that provide scheduled intercity service are required to provide information on both demand and effective capacity on two new surveys. This bridges an important data gap and provides Transport Canada equivalent metrics across all modes of public passenger transportation.

The amendments require

- Carriers of freight or passengers to report annual information on their fleet, which includes vehicle make, model, model year, engine type, fuel consumption by province, fuel type used, vehicle location, engine output, transmission type and the use of green technologies;
- Passenger carriers to provide statistics on the number of people who travelled on a scheduled service between city-pairs, the fare paid as well as the actual capacity offered on each market; and

remplace une méthode encombrante de collecte de données sur papier par une collecte de données informatisées sur le Web;

- la suspension des relevés sur les vols avec partage de codes, ou les données colocalisées.

#### Secteur maritime

Les modifications touchent le transport maritime de deux manières différentes. Les exploitants maritimes sont tenus de fournir à Transports Canada des renseignements pour chacun des navires, alors que les administrations portuaires canadiennes ont l'obligation de fournir de l'information concernant leur infrastructure. Les modifications obligent donc :

- les exploitants maritimes à fournir un nouveau relevé donnant à Transports Canada des renseignements sur le dénombrement de leur flotte, l'utilisation de technologies vertes à bord des navires, la fiche technique des moteurs des navires, la consommation annuelle en carburant des navires, les distances parcourues et les marchandises transportées;
- les exploitants maritimes à fournir le code des Nations Unies pour les marchandises dangereuses qu'ils transportent;
- les administrations portuaires canadiennes à fournir chaque année un inventaire de leurs infrastructures, notamment le nombre de quais et leur longueur, le nombre de portiques, la superficie de la zone d'entreposage et la longueur totale des voies ferrées.

Voici des mesures qui réduisent le fardeau administratif des exploitants maritimes :

- la suspension de l'Enquête annuelle des transporteurs par eau, administrée par Statistique Canada.

De plus, une modification pour permettre à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de fournir des données détaillées sur les importations et les exportations maritimes figurant sur la déclaration générale (formulaire A6) et le manifeste (formulaire A6-A) directement à Transports Canada, qui fera en sorte que l'industrie recevra moins de demandes ponctuelles pour fournir des données.

#### Secteur routier

Le transport routier représente la forme de transport public la plus utilisée au Canada; pourtant, il existe dans ce secteur des lacunes importantes relativement à l'information. Les modifications permettent à Transports Canada de recueillir des données sur le parc de véhicules automobiles et sa consommation en carburant par l'entremise d'un nouveau relevé. En outre, les entreprises de transport interurbain de passagers offrant un service régulier sont tenues de fournir des renseignements sur la demande et la capacité réelle à l'aide de deux nouveaux relevés. Cette mesure permet de combler une lacune importante en matière de données et fournit à Transports Canada des indicateurs équivalents pour l'ensemble des modes de transport public.

Les modifications obligent :

- les transporteurs routiers de marchandises ou de passagers à fournir des données annuelles sur leur parc, notamment sur la marque, le modèle, l'année-modèle et l'âge des véhicules, le type de moteur, la consommation de carburant par province, le type de carburant utilisé, l'endroit où se trouve le véhicule, la puissance du moteur, le type de transmission et l'utilisation des technologies vertes;
- les transporteurs routiers de voyageurs à fournir des statistiques sur le nombre de personnes qui utilisent un service régulier



- Courier companies, which only deliver small parcels and packages, to be explicitly considered as for-hire trucking, and they may need to report as a trucking company if they cross provincial, territorial or international boundaries.

Measures that reduce the administrative burden on motor carriers include

- The suspension of the Annual Survey of Motor Carriers; and
- The suspension of the Quarterly Survey of Motor Carriers.

Both are administered by Statistics Canada.

#### Rail

Rail transportation is unique in that the carrier is also the owner of the infrastructure. For this reason, rail carriers must report on both their infrastructure and their operations. New surveys will collect information on the fleet and on passenger itinerary or volumes, depending on the size of the operations. In addition, railways will provide information on their infrastructure. Hence, the amendments require

- Rail carriers to provide Transport Canada with detailed network infrastructure information, including subdivision names, locations and the types of warning system for grade crossings, number of tracks and their weight capacity, capacity to accommodate double-stacked container trains and the speed limitations of the track;
- Rail carriers to provide information on each of their locomotives, their specifications and their usage;
- Rail carriers to provide the United Nations code for dangerous goods they transport or, as a result of consultations with industry, the Hazardous Material Commodity code; and
- Large passenger rail carriers to provide Transport Canada with a record of each passenger's itinerary including origin, destination, connection, date of travel, fare paid and class of travel. Rail carriers are not asked to provide any personal information, including the name of the passenger.

#### Trade

The amendments will enable the Minister of Transport to obtain data on imports and exports from the Canada Border Services Agency (CBSA) which will allow it to participate in the CBSA Single Window Initiative.

#### Regulatory and non-regulatory options considered

The Government of Canada has three ways to obtain information: regulation, voluntary compliance and purchasing from third parties. Voluntary compliance has the advantage of being well received by the industry but it is not reliable in the long run. This type of data collection is better suited for one-time ad hoc studies than for continuous data gathering. Purchasing information is often

entre deux villes, le prix payé, de même que la capacité réelle offerte dans chacun des marchés;

- les messagers à s'identifier comme une entreprise de camionnage pour compte d'autrui se livrant uniquement au transport de paquets et petits colis; elles pourraient devoir produire des rapports comme le font les entreprises de camionnage lorsqu'elles traversent les frontières provinciales.

Voici des mesures qui réduisent le fardeau administratif des exploitants du transport routier :

- la suspension de l'enquête annuelle sur les transporteurs routiers;
- la suspension de l'enquête trimestrielle sur les transporteurs routiers.

Ces deux enquêtes sont administrées par Statistique Canada.

#### Secteur ferroviaire

Le transport ferroviaire est unique du fait que le transporteur est également propriétaire de l'infrastructure. Pour cette raison, les transporteurs ferroviaires doivent produire des rapports portant sur leurs infrastructures et leurs opérations. De nouveaux relevés permettront de recueillir des renseignements sur le parc et sur les itinéraires ou le nombre de voyageurs, selon la taille de l'exploitation. En outre, les compagnies de chemin de fer fourniront des renseignements sur leur infrastructure. Les modifications obligent donc :

- les transporteurs ferroviaires à fournir à Transports Canada des renseignements détaillés sur l'infrastructure du réseau, y compris les noms des subdivisions, les emplacements et les types de système d'avertissement aux passages à niveau, le nombre de voies et leur capacité de charge, leur capacité à accueillir des trains de chariots porte-conteneurs à deux niveaux et la limite de vitesse permise sur les voies;
- les transporteurs ferroviaires à fournir des renseignements concernant chacune de leurs locomotives, y compris leurs caractéristiques et leur utilisation;
- les transporteurs ferroviaires à fournir le code des Nations Unies pour les marchandises dangereuses qu'ils transportent ou, à la suite de consultations auprès de l'industrie, le code sur les substances dangereuses;
- les grands transporteurs ferroviaires voyageurs à fournir à Transports Canada un registre sur l'itinéraire de chacun des passagers comprenant notamment l'origine, la destination, les correspondances, la date du déplacement, le prix déboursé et la classe dans laquelle le passager voyage; les transporteurs ferroviaires ne sont pas tenus de fournir des renseignements personnels comme le nom des voyageurs.

#### Commerce international

Les modifications au Règlement permettront au ministre des Transports d'obtenir des données sur les importations et les exportations de marchandises de l'Agence des services frontaliers du Canada, ce qui permettra la participation à l'Initiative de guichet unique.

#### Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le gouvernement du Canada dispose de trois façons d'obtenir de l'information : la réglementation, la conformité volontaire et l'achat de données par l'entremise de tierces parties. La conformité volontaire présente l'avantage d'être accueillie favorablement par l'industrie; toutefois, cette méthode n'est pas fiable à long terme. Ce type de collecte d'information est mieux adapté aux

easier and possibly less costly for the Crown, but there are limitations on the data available on the market and it is not always possible to customize the datasets to meet precise needs. The regulatory approach permits Transport Canada to design the dataset to ensure it provides relevant and required information to fulfill its mandate, while taking into account the impact it may have on the industry and finding ways to mitigate that impact. It guarantees a high compliance rate and consistency over time.

## Benefits and costs

### Summary

The changes in data requirements for each industry sector were identified and price/time/quantity compliance cost data was generated by either “representative” firms or industry associations, or both, where possible. The internationally accepted Standard Cost Methodology was adopted where possible as a framework for the estimates.

The three most costly changes, in rank order, involve (1) collecting fuel consumption data from airlines, (2) expanding operational data collection to smaller charter flights (mostly smaller air carriers), and (3) collecting movement data from smaller airports. The latter two changes place an aggregate burden on smaller entities, but there are many of them and costs per organization are not that large. In the past, Transport Canada has used the available data extensively. Four categories of past uses can be discerned, namely crisis management, monitoring industry developments and fulfilling the obligation to report annually to Parliament on the state of the Canadian transportation industry, as per section 52 of the *Canada Transportation Act*, economic development, and policy development and coordination.

In order to offset the costs of these changes on industry, the Government of Canada has taken significant steps that have resulted in more streamlined and efficient data collection mechanisms, namely

- The introduction of automated and electronic data collection with the Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program. This program, whose scope has now expanded to all other modes of transportation, enables significant cost reductions for both Transport Canada and transportation stakeholders. The regulatory amendments create a new obligation for Transport Canada to offer electronic solutions for any survey administered under these Regulations by Transport Canada; and
- The suspension of a number of Statistics Canada surveys affecting mainly air transportation, road transportation and marine transportation.

While it is difficult to say what specific benefits will be, when they will occur, or even in what areas they may appear, it is likely that industry and Canadians will benefit from the regulatory changes as summarized in the accounting statement below.

études spéciales effectuées une seule fois qu’à la collecte continue de données. L’achat d’information est souvent plus facile et peut être même moins coûteux pour l’État, mais les données offertes sur le marché sont limitées, et il n’est pas toujours possible d’adapter les ensembles de données pour répondre à un besoin particulier. L’approche de la réglementation permet à Transports Canada de concevoir l’ensemble de données qui lui assure que l’information fournie est pertinente et suffisante pour remplir son mandat, tout en prenant en compte les répercussions que cela peut avoir sur l’industrie et en trouvant des moyens de les atténuer. Elle garantit que le taux de conformité et la cohérence sont élevés à long terme.

## Avantages et coûts

### Résumé

Les changements apportés aux exigences en matière de données pour chaque secteur de l’industrie ont été cernés et les données sur le prix, le temps, la quantité et le coût de la conformité ont été produites par les entreprises « types » ou par les associations de l’industrie ou par les deux, le cas échéant. La méthode des coûts standards qui est acceptée à l’échelle internationale a été adoptée, dans la mesure du possible, comme cadre pour effectuer les estimations.

Les trois changements les plus coûteux, en ordre d’importance, concernent (1) la collecte de données sur la consommation de carburant des compagnies aériennes, (2) l’élargissement de la collecte des données opérationnelles pour inclure les données sur les vols affrétés de moindre importance (surtout les petits transporteurs aériens) et (3) la collecte de données sur le mouvement dans les petits aéroports. Les deux derniers changements alourdissent le fardeau des petites entités, mais celles-ci sont nombreuses et le coût que doit assumer chacune des organisations n’est pas si élevé. Par le passé, Transports Canada a beaucoup utilisé les données disponibles. Parmi les utilisations qui en ont été faites, on retrouve quatre catégories, notamment la gestion des crises, le suivi du développement industriel, le respect de l’obligation de présenter un rapport annuel au Parlement sur la situation de l’industrie canadienne des transports, conformément à l’article 52 de la Loi, le développement économique ainsi que l’élaboration et la coordination des politiques.

Afin de compenser les coûts de ces changements sur l’industrie, le gouvernement du Canada a pris des mesures importantes qui ont donné lieu à des mécanismes de collecte de données plus simples et efficaces, notamment :

- l’introduction de la collecte de données automatisée et électronique, le programme de « Collection électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) ». Ce programme, dont la portée s’applique maintenant à tous les autres modes de transport, permet de réduire de façon considérable les coûts pour Transports Canada et les intervenants du secteur des transports. Les modifications créent une nouvelle obligation pour Transports Canada qui consiste à offrir des solutions électroniques pour toutes les enquêtes qu’il réalise aux termes de la réglementation;
- la suspension d’un certain nombre d’enquêtes de Statistique Canada concernant principalement le transport aérien, le transport routier et le transport maritime.

Bien qu’il soit difficile de prédire quels seront les avantages particuliers, à quel moment ils se concrétiseront ou même dans quels secteurs ils pourraient apparaître, il est probable que l’industrie et les Canadiens tireront parti des changements réglementaires comme le résume le relevé comptable suivant.

Accounting statement

Summary statement of costs and benefits						
		Base Year 2013	2014	2022	Annual Average: 2014-2022	Total Present Value
<b>A. Quantified impacts (thousands of 2013 dollars)</b>						
<b>Benefits</b>	Air carriers	845	845	845	845	6,779
	Airports	57	57	57	57	461
	Navigation undertakings	2	2	2	2	18
	Port authorities	44	44	44	44	354
	Marine operators	16	16	16	16	131
	Motor carriers (freight)	242	242	242	242	1,940
<b>Costs</b>	Air carriers	1,895	409	409	558	4,770
	Commercial general aviation	21	66	66	62	486
	Airports	38	325	325	296	2,322
	Navigation undertakings	19	36	36	34	272
	Port authorities	7	4	4	4	32
	Marine operators	3	40	40	36	283
	Railway carriers	3	34	34	31	243
	Motor carriers (passengers)	182	178	178	179	1,434
	Motor carriers (freight)	265	398	398	384	3,058
	<b>TOTAL</b>	<b>-1,227</b>	<b>-284</b>	<b>-284</b>	<b>-378</b>	<b>-3,217</b>
<b>B. Non-monetized quantified impacts</b>						
Not applicable						
<b>C. Qualitative impacts</b>						
Quantitative benefits: Derived from surveys being discontinued (airlines, ports, navigational undertakings) and migrating from paper-based reporting to electronic reporting.						
Qualitative benefits:						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• TC is expected to use the available data extensively in four areas: <ul style="list-style-type: none"> <li>— Crises management</li> <li>— Monitoring industry developments and fulfilling the statutory obligations set out in section 52 of the <i>Canada Transportation Act</i></li> <li>— Economic development</li> <li>— Policy development and coordination</li> </ul> </li> </ul>						
There may well be other areas in which data can be put to good use by TC and other departments.						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canada's transportation industry will have the knowledge that Transport Canada will have a more complete and accurate view of the infrastructure it owns or operates and a better appreciation of the economic significance of the industry as a whole and of each mode or sector of the industry.</li> <li>• It is difficult to say with any certainty what specific benefits will accrue, when, or even in what areas. It is expected, however, that most Canadians and all parts of the transportation industry will benefit: <ul style="list-style-type: none"> <li>— The general public can expect to benefit from better and quicker reactions to economic, health or security crises that emerge.</li> <li>— All segments of the transportation industry and the general public can expect to benefit from improved TC economic development decisions.</li> <li>— The travelling public and the industry can expect to benefit through TC's ability to negotiate more effectively on behalf of Canadian interests.</li> </ul> </li> </ul>						

Relevé comptable

Sommaire des coûts et des avantages						
		Année de référence 2013	2014	2022	Moyenne annuelle 2014-2022	Valeur actualisée totale
<b>A. Répercussions quantifiées (milliers de dollars de 2013)</b>						
<b>Avantages</b>	Transporteurs aériens	845	845	845	845	6 779
	Aéroports	57	57	57	57	461
	Entreprises de navigation aérienne	2	2	2	2	18
	Administrations portuaires	44	44	44	44	354
	Exploitants maritimes	16	16	16	16	131
	Transporteurs routiers (marchandises)	242	242	242	242	1 940

Relevé comptable (*suite*)

<b>Sommaire des coûts et des avantages (<i>suite</i>)</b>						
		<b>Année de référence 2013</b>	<b>2014</b>	<b>2022</b>	<b>Moyenne annuelle 2014-2022</b>	<b>Valeur actualisée totale</b>
<b>A. Répercussions quantifiées (milliers de dollars de 2013) (<i>suite</i>)</b>						
<b>Coûts</b>	Transporteurs aériens	1 895	409	409	558	4 770
	Aviation générale commerciale	21	66	66	62	486
	Aéroports	38	325	325	296	2 322
	Entreprises de navigation aérienne	19	36	36	34	272
	Administrations portuaires	7	4	4	4	32
	Exploitants maritimes	3	40	40	36	283
	Transporteurs ferroviaires	3	34	34	31	243
	Transporteurs routiers (passagers)	182	178	178	179	1 434
	Transporteurs routiers (marchandises)	265	398	398	384	3 058
	<b>TOTAL</b>	<b>-1 227</b>	<b>-284</b>	<b>-284</b>	<b>-378</b>	<b>-3 217</b>
<b>B. Répercussions quantifiées non monétaires</b>						
<b>Sans objet</b>						
<b>C. Répercussions qualitatives</b>						
Avantages quantitatifs :						
Calculés à partir d'enquêtes abandonnées (lignes aériennes, ports, entreprises de navigation aérienne), passant de la collecte de données papier à la collecte électronique.						
Avantages qualitatifs						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il est prévu que TC utilise considérablement les données disponibles dans les quatre secteurs suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>— la gestion des crises;</li> <li>— le suivi du développement et le respect des obligations prévues à l'article 52 de la <i>Loi sur les transports au Canada</i>;</li> <li>— le développement économique;</li> <li>— l'élaboration et la coordination des politiques.</li> </ul> </li> </ul>						
Il se pourrait fort bien que les données s'avèrent utiles pour TC et d'autres ministères dans des secteurs différents.						
<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'industrie canadienne des transports saura que Transports Canada aura une idée plus complète et précise de l'infrastructure dont il est propriétaire ou exploitant et une meilleure compréhension de l'importance économique de l'industrie dans son ensemble et de chaque mode ou secteur de l'industrie.</li> <li>• Il est difficile de prédire avec certitude quels seront les avantages particuliers, à quel moment ils se concrétiseront ou même dans quels secteurs ils résideront. Cependant, il est attendu que la plupart des Canadiens et l'ensemble de l'industrie des transports en tireront parti : <ul style="list-style-type: none"> <li>— Le public en général peut s'attendre à profiter des réactions plus indiquées et plus rapides de la part du gouvernement en cas de crises relatives à l'économie, la santé ou la sûreté.</li> <li>— Tous les secteurs d'activités de l'industrie des transports et le public peuvent s'attendre à profiter des meilleures décisions que prendra TC en matière de développement économique.</li> <li>— Les voyageurs et l'industrie peuvent s'attendre à profiter de la capacité de TC à négocier plus efficacement pour servir l'intérêt des Canadiens.</li> </ul> </li> </ul>						

## Industry profile

The transportation industry sub-sectors<sup>1</sup> covered by the Regulations are critical to the productivity and competitiveness of the Canadian economy because of their pervasive intermediate role in most economic transactions. For instance, most consumer goods are transported to market (even if purchased online); businesses transport inputs such as automobile parts to production lines, and the final products then need to be moved to market; and commodities have to be transported to domestic or export markets.

In 2011, Canada's two-way trade with the United States was valued at \$551B, while two-way trade for every other country reached \$342B, with China, the United Kingdom and Mexico being three of Canada's largest trading partners. Trucking accounted for 56.5% of the value of trade with the United States followed by pipeline at 15.8%, rail at 16.9%, and marine and air at 5% each.

<sup>1</sup> Note that personal car use is not part of the affected industry. At \$117 billion in expenditures in 2008, this was a major component of Canadian consumer spending but personal automobiles are not affected by the Regulations.

## Profil de l'industrie

Les sous-secteurs<sup>1</sup> de l'industrie des transports dont traite le Règlement sont essentiels à la productivité et à la compétitivité de l'économie canadienne en raison de leur rôle intermédiaire incontournable dans la plupart des transactions économiques. Par exemple, la majeure partie des biens de consommation sont transportés pour en faire la vente (même s'ils sont achetés en ligne); les entreprises transportent les éléments comme les pièces d'automobile vers les chaînes de montage et le produit final doit alors être transporté pour en faire la vente; les marchandises doivent être transportées vers les marchés intérieurs ou vers les marchés d'exportation.

En 2011, la valeur du commerce bilatéral entre le Canada et les États-Unis était évaluée à 551 milliards de dollars alors que celle entre le Canada et tous les autres pays atteignait 342 milliards de dollars; la Chine, le Royaume-Uni et le Mexique sont les trois plus importants partenaires commerciaux du Canada. Le camionnage est utilisé pour 56,5 % de la valeur du commerce avec les

<sup>1</sup> Il convient de noter que l'utilisation de l'automobile ne fait pas partie de l'industrie touchée. Avec des dépenses atteignant 117 milliards de dollars en 2008, ce secteur représente une part importante des dépenses des consommateurs canadiens, mais les automobiles privées ne sont pas visées par le Règlement.

Transportation spending is important to all levels of government. In fiscal year 2010–11, all levels of government combined spent \$41.6 billion on transportation, net of federal transfers, \$2.1 billion more than in 2009–10. Federal government expenditures increased by \$940 million to \$6.6 billion, provincial/territorial government expenditures rose by \$895 million to \$19.9 billion and local government expenditures increased by \$267 million to \$15.1 billion. Canada’s Economic Action Plan has dramatically increased the Government’s spending on transportation.

The transportation sector is responsible for 26% of Canada’s greenhouse gas (GHG) emissions, second only to stationary sources. Transportation emissions grew at an average annual rate of 0.9% between 2000 and 2006, from 180 to 190 megatonnes (Mt), compared with 2.4% from 1995 to 2000.

The following table provides a summary profile of the Canadian transportation sectors that are affected by these regulatory amendments:

Operating revenues and expenses for Canadian-domiciled transportation carriers, 2007

(Dollar values in millions of \$CDN)

	Trucking	Rail	Bus	Air	Marine
Estimated number of firms	3,776	47	1,446	116	70
Operating revenues	\$29,398	\$10,482	\$8,262	\$16,222	\$4,518
Operating expenses	\$28,176	\$7,989	\$7,867	\$15,083	\$4,185
Net operating income	\$1,222	\$2,492	\$395	\$1,140	\$332
Net income	\$878	\$2,042	\$2,058	\$910	\$332
Operating profit margin (%)	4.2	23.8	4.8	7.0	7.4

**Benefits**

It is difficult to say with any certainty what the specific benefits will be, when they will occur, or even in what areas they may appear. The challenge in this exercise is that data is not being collected for one specific program, but rather for many current and yet-to-be-defined policies and programs administered by the Government. While each of these policies and programs will need to define their own benefits and merits, the access to more relevant, complete, accurate and timely information should produce better-crafted and better-monitored policies and programs. Trying to quantify these improvements is impossible as that requires a deep knowledge of what future policies and programs will be put forward by the Government with the existing data set, and how they will change with the improved data sets that result from these Regulations. In light of this, no attempt will be made to quantify

États-Unis, suivi du pipeline à 15,8 %, du transport ferroviaire à 16,9 % et du transport des secteurs maritime et aérien à 5 % chacun.

Les dépenses en transport sont importantes pour tous les ordres de gouvernement. Au cours de l’exercice financier 2010-2011, tous les ordres de gouvernement combinés ont consacré 41,6 milliards de dollars aux transports, sans compter les transferts du gouvernement fédéral, soit 2,1 milliards de dollars de plus qu’en 2009-2010. Les dépenses du gouvernement fédéral ont passé de 940 millions de dollars à 6,6 milliards de dollars, alors que les dépenses des gouvernements provinciaux et territoriaux passaient de 895 millions de dollars à 19,9 milliards de dollars et que celles des administrations locales passaient de 267 millions de dollars à 15,1 milliards de dollars. Le Plan d’action économique du Canada a largement contribué à la hausse des dépenses gouvernementales dans le secteur des transports.

Le secteur des transports produit à lui seul 26 % des gaz à effet de serre (GES) au Canada; il est le deuxième en importance, précédé seulement par les sources stationnaires. Les émissions produites par le secteur des transports ont augmenté de manière constante à un taux annuel de 0,9 % entre 2000 et 2006, pour passer de 180 à 190 mégatonnes (Mt), comparativement à l’augmentation de 2,4 % observée entre 1995 et 2000.

Le tableau suivant fournit un résumé du profil du secteur des transports du Canada que ces modifications toucheraient :

Revenus et dépenses de fonctionnement des transporteurs établis au Canada, 2007

(Valeurs en millions de dollars canadiens [CAD])

	Camionnage	Transport ferroviaire	Transport par autocar	Transport aérien	Transport maritime
Nombre estimatif d’entreprises	3 776	47	1 446	116	70
Revenus de fonctionnement	29 398 \$	10 482 \$	8 262 \$	16 222 \$	4 518 \$
Dépenses de fonctionnement	28 176 \$	7 989 \$	7 867 \$	15 083 \$	4 185 \$
Revenus nets de fonctionnement	1 222 \$	2 492 \$	395 \$	1 140 \$	332 \$
Revenus nets	878 \$	2 042 \$	2 058 \$	910 \$	332 \$
Marge bénéficiaire de fonctionnement (%)	4,2	23,8	4,8	7,0	7,4

**Avantages**

Il est difficile de prédire avec certitude quels seront les avantages particuliers, à quel moment ils se concrétiseront ou même dans quels secteurs ils résideront. La difficulté avec cet exercice concerne le fait que les données ne sont pas recueillies pour un programme en particulier, mais plutôt pour plusieurs politiques et programmes existants ou futurs gérés par le gouvernement. Bien qu’il sera nécessaire d’établir les avantages et la valeur de chacune des politiques et de chacun des programmes, l’accès à des données plus pertinentes, complètes, exactes et opportunes devrait permettre d’élaborer des politiques et des programmes mieux conçus et d’en faire un meilleur suivi. Il est impossible de quantifier ces améliorations puisque, pour ce faire, il faut avoir une connaissance approfondie des politiques et des programmes futurs que le gouvernement mettra en place en utilisant les ensembles de données

the benefits, but it appears very likely that all manners of Canadians will benefit. For example,

- The general public benefits from better and quicker reactions to economic, health or security crises that emerge;
- All segments of the industry benefit from improved TC economic development decisions;
- The travelling public benefits through the Government's ability to negotiate more effectively on behalf of Canadian interests; and
- Transport Canada can better understand transportation bottlenecks through access to better data, which in turn helps it better focus infrastructure investments and better measure their outcome.

Existing transportation data is used extensively by Transport Canada on a daily basis for a variety of reasons, which would often have been impossible to predict when a survey was first launched. For example, Transport Canada can be called to act quickly or to recommend a course for action in times of crisis, where time is of the essence and any already available pertinent information or data is closely analyzed. Moreover, it is clear that a decision must be made, no matter how imperfect the information may be, and that the time is not right to start gathering data to respond to the crisis. Therefore, to ensure decision-makers are properly able to evaluate all options, it becomes crucial to have the appropriate information on hand when issues arise.

In recent years, data was used by the Government in response to several crises, to monitor industry developments, to conduct economic analysis, to coordinate policy and to defend Canada's interests, including

- Managing an economic crisis. In the summer of 2009, the Government had to decide what its response to the liquidity crisis at Air Canada should be. By using the extensive operational and financial data available, TC was able to show the unique role Air Canada played in the country's transportation system, and why it could not be quickly duplicated by other carriers; the economic ramifications of various scenarios were able to be considered and properly analyzed, in large part thanks to the wealth of information already collected from the airline industry.
- Managing a health crisis. In the spring of 2009, the first outbreak of the H1N1 flu virus centred on Mexico. A rapid response from the Government was required. Available data helped TC analyze in real time the travel patterns between Canada and Mexico and plan for appropriate steps at airports and ports receiving, respectively, flights and vessels originating in Mexico. Data also helped identify the possible number of Canadians who would be stranded if flights to Mexico were suspended.
- Monitor industry's security environment. TC uses data on marine traffic to better understand the types of goods transiting through Canadian waters and how frequently different vessels are present in Canadian waters. This information has helped identify the types and numbers of ships posing greater security

existants, et de la manière dont les ensembles de données améliorés, découlant du Règlement, pourraient les modifier. Par conséquent, on ne tentera pas de quantifier les avantages, mais il semble très probable que tous les Canadiens en tireront parti. Par exemple :

- le public profite des réactions plus indiquées et plus rapides du gouvernement en cas de crises relatives à l'économie, la santé ou la sûreté;
- tous les secteurs d'activités de l'industrie profitent des meilleures décisions que prendra TC en matière de développement économique;
- les voyageurs profitent de la capacité du gouvernement du Canada de négocier plus efficacement pour servir l'intérêt des Canadiens;
- Transports Canada peut comprendre plus aisément les problèmes d'embouteillage en ayant accès à de meilleures données, ce qui l'aide à mieux cibler les investissements dans l'infrastructure et à en évaluer les résultats de manière plus efficace.

Les données existantes sur le secteur des transports sont très utilisées quotidiennement par Transports Canada pour différentes raisons, ce qui aurait été impossible à prédire avant le lancement de la première enquête. Par exemple, on peut demander à Transports Canada de réagir rapidement ou de faire des recommandations quant aux mesures à prendre en temps de crise, lorsque le temps presse, et toutes les données disponibles pertinentes sont analysées de près. En outre, il est clair qu'une décision doit être prise, que les données soient exactes ou non, et que ce n'est pas le bon moment pour commencer à recueillir des données afin de répondre à la crise. Par conséquent, il est essentiel d'avoir à sa disposition les renseignements appropriés lorsqu'un problème survient afin de veiller à ce que les preneurs de décisions soient en mesure d'évaluer toutes les options qui s'offrent à eux.

Au cours des dernières années, les données étaient utilisées par le gouvernement pour gérer plusieurs crises, pour assurer le suivi du développement industriel, pour effectuer des analyses économiques, pour coordonner les politiques et pour défendre les intérêts du Canada; ces interventions comprennent notamment les suivantes :

- Gestion d'une crise économique. Au cours de l'été 2009, le gouvernement devait décider de la manière dont il répondrait à la crise relative à la liquidité d'Air Canada. En utilisant les données relatives à l'exploitation et les données financières disponibles, TC a été en mesure de démontrer le rôle unique qu'a joué Air Canada dans le système des transports du pays et la raison pour laquelle il ne serait pas possible pour d'autres transporteurs d'assumer ce rôle rapidement; il a été possible de considérer et d'analyser convenablement les ramifications économiques des divers scénarios considérés, surtout grâce à la grande quantité d'information que l'industrie du transport aérien avait déjà recueillie.
- Gestion d'une crise en santé. Au printemps 2009, le premier cas d'éclosion du virus de la grippe H1N1 s'est présenté au Mexique. Il était nécessaire pour le gouvernement de prendre rapidement les mesures nécessaires. Les données disponibles ont permis à TC d'analyser en temps réel les tendances de déplacements entre le Canada et le Mexique et de planifier les mesures appropriées devant être prises aux aéroports et aux ports qui accueillaient respectivement des avions et des navires en partance du Mexique. Les données ont également permis de déterminer le nombre de Canadiens pouvant se

threats, thereby assisting in determining the levels and types of marine security inspectors required.

- Economic development. The Government partnered with the Province of British Columbia, Port Metro Vancouver, TransLink, local municipalities, and the private sector to invest in excess of \$225 million in five infrastructure improvements on the North Shore designed to enhance rail and port operations in support of augmenting trade between Canada and the Asia-Pacific region.
- Policy coordination. Airline passenger data has been used extensively in aviation forecasting and to measure the impact on the industry of various measures. For example, the Department of Finance relies on traffic and fare data collected by Transport Canada to regularly adjust the Air Travellers Security Charge to cover security costs at airports while at the same time minimizing the impacts on passenger demand.
- Protecting Canadian interests. Emission regulations in both marine and air transportation are increasingly having material impact beyond the borders of the country enacting these regulations. The Government must carefully balance its role as a steward of the environment, its position on the international scene and the impact these measures may have on the Canadian airline and shipping industry. Properly defending Canada's interests requires access to data on the Canadian air and marine fleet as well as their levels of emissions. Without accurate data the Government will adopt a less than optimal position, not being able to fully measure its impacts.

In the future, one can say with some degree of confidence that there will be new economic and pandemic health scares demanding immediate attention. One can also be quite certain that in the foreseeable future new security crises will arise, safety issues will need to be addressed, international agreements and treaties will be entered into and the environmental sustainability of transportation will continue to be challenging. Changing consumer behaviours and needs, evolving transportation patterns, changes in competitive environment, changes in infrastructure, etc., may all be harbingers of needed policy responses in a context of limited fiscal expenditures brought on by a period of deficit reduction.

The amendments represent Transport Canada's best estimate as to data that is needed, is readily available from industry, and does not entail significant costs to gather. The amendments and the character of the potential benefits are a useful example of investing small sums to reap potentially significant but uncertain gains.

retrouver en difficulté si les vols à destination du Mexique devaient être annulés.

- Surveillance du secteur de la sûreté de l'industrie. TC utilise les données sur la circulation maritime afin de mieux comprendre les types de marchandises qui traversent les voies navigables du Canada et la fréquence avec laquelle les différents navires s'y retrouvent. Cette information a permis de déterminer les types et le nombre de navires qui constituent une plus grande menace à la sûreté et, par conséquent, les niveaux et les types d'inspecteurs de la sûreté maritime auxquels il serait nécessaire d'avoir recours.
- Développement économique. Le gouvernement, en partenariat avec la province de la Colombie-Britannique, le Port Metro de Vancouver, TransLink, les municipalités locales et le secteur privé, a investi plus de 225 millions de dollars dans cinq projets d'amélioration de l'infrastructure de la rive nord visant à améliorer le fonctionnement du secteur ferroviaire et des ports afin d'augmenter les échanges commerciaux entre le Canada et la région de l'Asie-Pacifique.
- Coordination des politiques. Les données sur les passagers ont été beaucoup utilisées pour faire des prévisions concernant le secteur de l'aviation et pour mesurer l'impact des diverses mesures sur l'industrie. Par exemple, le ministère des Finances se fie aux données sur l'achalandage et les tarifs recueillies par Transports Canada pour ajuster régulièrement le droit pour la sûreté des passagers du transport aérien afin d'assumer les coûts au chapitre de la sûreté aux aéroports tout en réduisant l'incidence sur la demande des passagers.
- Protection des intérêts des Canadiens. Les règlements en matière d'émission relatifs au transport maritime et au transport aérien ont une incidence de plus en plus importante au-delà des frontières des pays qui mettent cette réglementation en application. Le gouvernement doit équilibrer avec soin son rôle à titre de gardien de l'environnement, sa position sur la scène internationale et l'impact que ces mesures pourraient avoir sur l'industrie du transport aérien et maritime au Canada. Afin de défendre les intérêts du Canada, il est nécessaire d'avoir accès à des données sur les flottes aériennes et maritimes de même que sur leur taux d'émission. Sans données exactes, le gouvernement ne pourrait pas adopter une position optimale et ne pourrait pas déterminer l'impact correctement.

On peut affirmer avec une certitude raisonnable que l'avenir nous réserve d'autres problèmes relatifs à l'économie et à la santé auxquels il faudra accorder une attention immédiate. On peut également affirmer avec certitude que, dans un avenir prévisible, de nouvelles crises relatives à la sûreté frapperont, des problèmes relatifs à la sûreté devront être résolus, de nouvelles ententes et de nouveaux traités internationaux seront conclus et le respect de l'environnement posera toujours des défis aux modes de transport. L'évolution des comportements et des besoins des consommateurs, les nouvelles tendances en matière de transport, les changements à l'environnement concurrentiel et à l'infrastructure, etc., pourraient tous être des signes marquant la nécessité d'établir des politiques dans un contexte où les dépenses fiscales doivent être limitées en raison des mesures visant à réduire le déficit.

Les modifications reflètent les prévisions les plus justes établies par Transports Canada en ce qui a trait aux données qui sont nécessaires, qui sont obtenues de l'industrie et qui sont recueillies sans engendrer de coûts importants. Les modifications et la nature des avantages possibles sont un bon exemple d'un investissement raisonnable qui peut générer des bénéfices importants, quoiqu'incertains.

**Costs — Methodology**

When possible, cost estimates were derived using the Standard Cost Model, as described below in the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) sponsored Standard Cost Model (SCM) Manual.<sup>2</sup>

The SCM uses a number of cost parameters which the manual describes as

- **Price:** Price consists of a tariff, wage costs plus overhead for administrative activities done internally or hourly cost for external service providers.
- **Time:** The amount of time required to complete the administrative activity.
- **Quantity:** Quantity comprises of the size of the population of businesses affected and the frequency that the activity must be completed each year. (Quantity is then population × frequency.)

By combining these elements, the following basic SCM formula generates an overall estimate of the administrative costs associated with a regulatory proposal:

$$\text{Cost of a data requirement} = \text{Price} \times \text{Time} \times \text{Quantity}$$

The changes in data requirements for each industry segment were identified and, to the extent possible, price/time/quantity data was generated for industry segment firms. Note that these are always incremental costs for the additional data elements because there is no baseline on costs of collecting the current data elements. The baseline cost was therefore assumed to be zero since none of these new requirements currently exist.

Where appropriate, Transport Canada approached either selected “representative” firms or industry associations, or both. They were asked to supply either costs for purchased services (for example if buying programming services) or the number of hours anticipated to prepare for reporting and for the actual reporting.

Unfortunately, the responses from industry did not generate a large number of data points but estimates were able to be developed.

The hourly wage used in the calculation of the cost-benefit analysis was \$27.61, which is the average hourly wage of administrative personnel, as most surveys in the Regulations will likely be filled out by administrative personnel. This wage value comes from estimates of Statistics Canada’s Labour Force Survey.

The calculation of costs takes into account only costs to Canadians.

<sup>2</sup> See *International Standard Cost Model Manual*, available on the OECD Web site, document number 34227698, or the SCM Network Web site at [www.administrative-burdens.com/](http://www.administrative-burdens.com/).

**Méthode des coûts**

Dans la mesure du possible, les coûts estimatifs ont été déterminés à l’aide du modèle des coûts standards décrit ci-dessous dans le manuel du modèle des coûts standard (MCS) parrainé par l’Organisation de coopération et de développement économique (OCDE)<sup>2</sup>.

Le MCS utilise un certain nombre de paramètres de coût que le manuel décrit comme suit :

- **Prix :** le prix consiste en un tarif composé des coûts salariaux, plus les coûts indirects pour les activités administratives effectuées à l’interne ou d’un taux horaire pour les fournisseurs de services externes.
- **Temps :** le temps nécessaire pour effectuer l’activité administrative.
- **Quantité :** la quantité est composée du nombre d’entreprises touchées et de la fréquence à laquelle l’activité doit être effectuée chaque année. (La quantité est alors donnée par la formule nombre × fréquence.)

En combinant ces éléments, la formule élémentaire suivante du MCS donne une estimation générale des coûts administratifs associés au règlement proposé :

$$\text{Coût associé à un besoin en matière de données} = \text{Prix} \times \text{Temps} \times \text{Quantité}$$

Les changements relatifs aux exigences en matière de données pour chacun des secteurs d’activités ont été déterminés et, dans la mesure du possible, les données relatives au prix, au temps et à la quantité ont été générées pour les entreprises du secteur d’activités. Il convient de noter que ces coûts sont toujours des coûts supplémentaires pour les données additionnelles parce qu’il n’existe pas de référence concernant les coûts associés à la collecte de données existantes. Il a donc été présumé que le coût de référence était nul, puisqu’aucune de ces nouvelles exigences n’existe à l’heure actuelle.

Transports Canada a approché les entreprises « types » sélectionnées ainsi que les associations de l’industrie, dans les cas où il a jugé approprié de le faire. On leur a demandé de fournir soit les coûts des services qu’elles ont achetés (par exemple si elles soustraient des services de programmation), soit le nombre d’heures anticipées pour la production de rapports et pour la préparation préalable.

Malheureusement, les réponses obtenues de l’industrie n’ont pas contribué à la création d’un grand nombre de points de données, mais il a été possible de préparer des estimations.

Le salaire horaire utilisé dans le calcul de l’analyse coûts-avantages était de 27,61 \$, ce qui représente le salaire horaire moyen des membres du personnel administratif, étant donné que la majeure partie des enquêtes dans le Règlement seront probablement remplies par des membres du personnel administratif. La valeur de ce salaire provient d’estimations de l’Enquête sur la population active de Statistique Canada.

Les calculs de coûts ne prennent compte que des coûts que doivent assumer les Canadiens.

<sup>2</sup> Voir l’« *International Standard Cost Model Manual* » (manuel du modèle des coûts standard international) disponible sur le site Web de l’OCDE, numéro de document 34227698, ou sur le site Web du réseau du MCS à l’adresse [www.administrative-burdens.com/](http://www.administrative-burdens.com/).



Cost was calculated both for the initial set-up, always presumed to be 2012, and for nine years of subsequent reporting. The subsequent reporting costs for the period 2013–2021 were calculated at present value, using a discount rate of 8%. While implementation is planned to be staggered and phased in over several years, the lack of information on this approach makes it difficult to estimate phased-in costs. This situation likely results in a minor overestimate of costs, especially in the first years.

In the case of surveys that were discontinued, Transport Canada did have compliance cost data on some of these surveys, in terms of the time it took to complete them. When that data was available, the amount of time required to fill out a survey by one participant was multiplied by the \$27.61 hourly wage and then multiplied by the number of participants in the survey. When such data was not available, or in the case of efficiency gains due to better technology, time savings were estimated in a manner consistent with how time costs were estimated for new surveys. Again, any time savings were translated into a monetary savings by multiplying it by an hourly wage of \$27.61 and by the number of participating firms. Thus, the approach to calculating incremental costs brought on by these regulatory amendments was emulated when calculating incremental savings from survey suspension and efficiency gains.

Two different reporting models were used to estimate cost. The first assumed a heavy upfront investment with minimal recurring costs in subsequent years. This model is consistent with automated reporting, which is already in place with over 100 airlines and 50 trucking companies. The second assumed very little upfront investment (likely training) and repetitive costs each time a given survey must be filled out (survey frequencies vary and can be monthly, quarterly or annually). In the case of the latter scenario, there were no assumptions made regarding efficiency gains over time as a high turnover of employees and changing responsibilities with a transportation company will often negate any efficiency gain. In addition, for low frequency surveys, such as quarterly or annual surveys, one could argue that efficiency gains are negated by the fact that employees may need to re-familiarize themselves with the process. A small number of companies were questioned on this possible gain in efficiency and they indicated that once a system was in place, reporting time tended to be constant for subsequent reporting periods.

The second important issue in estimating cost was population size. Again, these surveys have two approaches: most use a census approach, meaning that every single entity within a population will be required to submit data, but a handful use a sampling approach, particularly with commercial general aviation and freight motor carriers where the population size exceeds 1 000.

In the case of census-type surveys, the number of firms will affect the cost as the model estimates costs for a sample of firms and scales up the results to the population total.

Le coût tient compte de la configuration initiale qui, supposément, se fera en 2012 et pour les neuf années suivantes au cours desquelles des rapports seront produits. Les coûts de rapports subséquents pour la période de 2013 à 2021 sont les valeurs actualisées calculées en utilisant un taux d'escompte de 8 %. Bien qu'il soit prévu que la mise en œuvre se fera par étape et de manière progressive sur plusieurs années, le manque d'information sur cette approche rend difficile l'estimation des coûts progressifs. Cette situation donne probablement lieu à une légère surestimation des coûts, surtout au cours des premières années.

Dans le cas des enquêtes abandonnées, Transports Canada avait des données sur le coût de la conformité sur certaines d'entre elles, sous la forme du temps nécessaire pour les remplir. Lorsque ces données étaient disponibles, le temps nécessaire à un participant pour remplir une enquête était multiplié par le salaire horaire de 27,61 \$ et ensuite multiplié par le nombre de participants à l'enquête. Lorsque ces données n'étaient pas disponibles ou lorsqu'une meilleure technologie permettait de réaliser des gains d'efficacité, l'économie de temps était estimée conformément à la façon dont les coûts ponctuels étaient estimés pour de nouvelles enquêtes. Là encore, toute économie de temps était traduite par une économie d'argent en la multipliant par un salaire horaire de 27,61 \$ et par le nombre d'entreprises participantes. Par conséquent, l'approche de calcul des coûts marginaux liés aux modifications au Règlement a été imitée lors du calcul des économies supplémentaires attribuables à la suspension des enquêtes et aux gains d'efficacité.

Deux modèles de rapports différents ont été utilisés pour évaluer les coûts. Le premier est fondé sur l'hypothèse qu'une somme importante est versée dès le début et que les coûts récurrents des années suivantes sont peu élevés. Ce modèle est conforme à la production automatisée de rapports qui existe déjà dans plus de 100 entreprises de transport aérien et de 50 entreprises de transport par camion. Le second modèle est fondé sur l'hypothèse que l'investissement initial est peu élevé (probablement en raison de la formation) et que des coûts sont engendrés chaque fois qu'un relevé doit être rempli (la fréquence des relevés varie et peut être mensuelle, trimestrielle ou annuelle). En ce qui concerne le second scénario, aucune hypothèse n'a été faite à l'égard des gains d'efficacité en fonction du temps puisque le roulement important des employés et les changements de responsabilité qui se produisent au sein d'une entreprise de transport font souvent obstacle à tout gain d'efficacité. De plus, pour les relevés moins fréquents comme les relevés trimestriels ou annuels, on pourrait affirmer que les gains d'efficacité sont annulés en raison du fait qu'il pourrait être nécessaire pour les employés de se familiariser à nouveau avec le processus. Un petit nombre d'entreprises ont été questionnées sur ce gain d'efficacité possible et elles ont indiqué qu'une fois qu'un système est en place, le temps de préparation des rapports tend à demeurer constant au cours des périodes de rapports subséquentes.

Le second facteur en importance relatif à l'estimation des coûts concerne la taille de la population. Rappelons que les sondages utilisent deux approches : la plupart d'entre eux utilisent l'approche du recensement, c'est-à-dire que chaque entité au sein d'une population doit fournir des données, mais quelques-uns utilisent l'approche d'échantillonnage, surtout en ce qui concerne l'aviation générale à usages commerciaux et les transporteurs routiers de marchandise où la taille de la population est supérieure à 1 000.

Dans le cas des sondages utilisant l'approche du recensement, le nombre d'entreprises a une incidence sur les coûts, puisque le modèle évalue les coûts pour un échantillon d'entreprises et extrapole les résultats pour l'ensemble de la population.

An examination of the macroeconomic outlook and the transportation outlook indicates that the next few years are going to be marked by stable, relatively low-level growth.<sup>3</sup> In this kind of environment, it would be surprising to witness major structural and fundamental changes to Canada's transportation industry. Therefore, it is reasonable to conclude that while firms will continue to enter and exit the Canadian transportation market, the net effect will be relatively insignificant on census-type surveys.

In the case of sampling surveys, the sample size was assumed constant at 100 for both trucking and commercial general aviation, independent of how the population size could change. In light of the fact that the sample would most likely be biased towards larger operators, it was presumed that some automation would be able to penetrate these surveys, although the uptake rate would likely be less high than for census surveys as companies who would only occasionally be part of the survey would not have an incentive to invest in automation.

It was also assumed that a company would not change reporting methods mid-stream. For example, it was assumed that no company would report manually for five years and then switch to an automated reporting regime, or vice versa, as no data were available for this. Transport Canada's nine-year-old Electronic Collection of Air Transportation Statistics (ECATS) program shows that fewer than 10 carriers, out of a possibility of 282, have switched reporting methods. Of those carriers who changed their reporting methods, some migrated to a more automated reporting regime while others opted to reduce the level of automation. As these are one-off cases, they cannot be used as the basis to generalize or make assumptions on future behaviour; therefore, it was decided that the reporting regime would remain constant over time.

The cost-benefit analysis only measured the net impact of the changes to the Regulations. For example, marine carriers already report the type of goods they carry. The amendments would also have them report the United Nations code for the dangerous goods they carry. Therefore, the cost-benefit analysis only measured the incremental cost of reporting that code. In the case of surveys with an expanding scope, the reporting cost was only calculated for carriers who are not reporting presently but would be reporting under the new Regulations. Cost estimates also took into account the lower cost of reporting existing data and the higher cost of reporting data which does not presently exist, as well as compilation cost if data only exists on paper format and needs to be manually collated and entered into some electronic reporting system.

Un examen de la perspective macroéconomique et de la perspective des transports révèle que les quelques prochaines années seront caractérisées par une croissance stable et relativement faible<sup>3</sup>. Dans ce genre d'environnement, il serait étonnant que des changements structurels et fondamentaux importants se produisent dans l'industrie des transports au Canada. Par conséquent, il est raisonnable de conclure que malgré le fait que les entreprises continueront d'intégrer et de quitter le marché canadien des transports, l'effet résultant sur les sondages de type recensement sera relativement négligeable.

Dans le cas des sondages fondés sur l'échantillonnage, on a utilisé une taille d'échantillon constante de 100 pour les entreprises de transports par camion ainsi que pour l'aviation générale à usages commerciaux, sans égard aux changements que pourrait subir la taille de la population. En considérant le fait que l'échantillon serait très probablement polarisé en faveur des gros exploitants, on a émis l'hypothèse que certains de ces relevés auraient recours à l'automatisation, quoique le taux d'adoption serait probablement moins élevé que pour les sondages fondés sur le recensement, puisque les entreprises questionnées à l'occasion seulement ne verraient pas l'avantage d'investir dans l'automatisation.

Il a été supposé également qu'une entreprise ne changerait pas de méthode de rapports à mi-chemin. Par exemple, puisqu'aucune donnée n'existe à ce sujet, on a fait l'hypothèse qu'aucune entreprise produisant des rapports manuellement pendant cinq ans n'adopte un système automatisé de production de rapports ou inversement. Le programme de « Collection électronique de statistiques sur le transport aérien (CESTA) » de Transports Canada, mis en application il y a neuf ans, montre que moins de 10 transporteurs sur 282 ont changé de méthode de production de rapport. Parmi ces transporteurs qui ont changé de méthodes, certains ont adopté un système plus automatisé de production de rapports alors que d'autres ont choisi d'avoir moins recours à l'automatisation. Puisque ces cas sont particuliers, ils ne peuvent être utilisés pour généraliser ou pour émettre des hypothèses sur les tendances futures; par conséquent, il a été décidé que le régime adopté pour la production de rapports demeurerait inchangé dans le temps.

L'analyse des coûts et avantages n'a évalué que les effets nets des changements au Règlement. Par exemple, les transporteurs maritimes fournissent déjà des données sur le type de marchandise qu'ils transportent. Les modifications les obligeraient également à fournir le code des Nations Unies de chacune des marchandises dangereuses qu'ils transportent. Par conséquent, l'analyse des coûts et avantages ne détermine que le coût additionnel engendré par le fait de fournir ce code. Dans le cas des sondages dont la portée est élargie, les coûts de rapports n'ont été déterminés que pour les transporteurs qui ne produisent pas de rapports à l'heure actuelle, mais qui en produiraient dans le cadre de la nouvelle réglementation. Les coûts estimatifs ont également pris en compte le coût moins élevé des rapports sur les données existantes et le coût plus élevé des rapports sur les données qui n'existent pas à l'heure actuelle ainsi que le coût associé à la compilation des données qui n'existent que sur papier et qu'il serait nécessaire de collecter manuellement et de consigner dans un quelconque système électronique de production de rapports.

<sup>3</sup> See "The Canadian Outlook, 2010," Conference Board of Canada, April 2010, and "The Outlook for Canada's Transportation," Conference Board of Canada (prepared for Strategic Policy Directorate, Transport Canada), December 2009.

<sup>3</sup> Voir le document intitulé « The Canadian Outlook, 2010 » du Conference Board du Canada, avril 2010, et le document intitulé « The Outlook for Canada's Transportation » du Conference Board du Canada (préparé pour la Direction générale des politiques stratégiques de Transports Canada), décembre 2009.

It should be noted that the costs figures estimated here vary significantly from those published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 19, 2011. The reason for this is threefold:

1. The wage rate used in that document was \$48.33 compared to \$27.61 in this case. This represents a 42.9% decline in wage rates and a commensurate decline in total costs.
2. The initial cost-benefit analysis purposely overestimated costs, preferring to err on the side of caution. The hypotheses underlying these costs were all reviewed and adjusted when this overestimation was too significant. The current estimate better reflects a realistic scenario.
3. The original cost-benefit analysis only looked at the costs generated by new surveys, but not at savings coming from discontinued surveys and efficiency gains due to the use of technology. Thus, it did not paint a complete picture of the situation.

#### Sensitivity analysis

Ideally, cost estimates would have been based on a random selection of firms. However, this was neither cost-effective nor feasible within the timeframe. As a result, the sensitivity analysis could not be based on internal sample variability.

The approach adopted was to assume that for the initial set-up costs, the estimates provided could vary by as much as -25% to +50%. This asymmetry was chosen because with information technology (IT) projects, the time and costs of development projects tend to be significantly underestimated.

In contrast, it was assumed that estimates for the on-going operating costs could vary by as much as -50% to +25%. This asymmetry range reflects observations made in the United States: *ex post* evaluations of costs and benefits averaged about 50%<sup>4</sup> of the *ex ante* estimates of costs and benefits. Moreover, operating costs should diminish over time due to organizational learning.

Changing assumptions does not significantly impact the relative burdens on industry segment, nor does it change which statements are the most costly, as most costs are borne up front with initial set-up cost. Once set up, most of these surveys generate only modest recurrent costs, which are offset by efficiency gains and survey discontinuances.

#### “One-for-One” Rule

This regulatory amendment is subject to the “One-for-One” Rule and its impact is included in Transport Canada’s inventory of regulatory compliance costs. The proposal is considered a net “IN” under that rule and no “carve-outs” were applied.

The increase in administrative cost reflects the fact that transportation stakeholders will be required to provide new information to Transport Canada as explained in the “Description” section of this

Il y a lieu de noter que les estimations de coûts sont très différentes de celles publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 février 2011. Cela s’explique en trois temps :

1. Le taux salarial utilisé dans ce document était de 48,33 \$ par rapport à 27,61 \$ dans ce cas. Cela représente une diminution de 42,9 % du taux salarial et une diminution proportionnelle dans les coûts totaux.
2. La première analyse coûts-avantages a volontairement surestimé les coûts, préférant privilégier la prudence. Les hypothèses sur lesquelles reposent ces coûts ont toutes été révisées et ajustées lorsque cette surestimation était trop importante. L’actuelle estimation reflète mieux un scénario réaliste.
3. L’analyse coûts-avantages initiale ne tenait compte que des coûts générés par les nouveaux sondages, mais pas à titre d’économies générées par de nouveaux sondages et des gains d’efficacité provenant de l’utilisation de technologies. Par conséquent, elle n’a pas dressé un portrait complet de la situation.

#### Analyse de sensibilité

Idéalement, les coûts estimatifs s’appuieraient sur un choix aléatoire d’entreprises. Cependant, dans le cas qui nous intéresse, cela n’était ni rentable ni réalisable dans les délais établis. Par conséquent, l’analyse de sensibilité ne pouvait être fondée sur un coefficient de variation interne.

L’approche adoptée devait être fondée sur l’hypothèse que les valeurs estimatives fournies pour les coûts initiaux de mise en application pouvaient varier énormément, soit entre -25 % et +50 %. Cette asymétrie a été choisie parce qu’en ce qui concerne les projets de TI, le temps nécessaire pour la mise en œuvre des projets de développement et les coûts associés sont généralement très sous-évalués.

Pour ce qui est des coûts d’exploitation continue, on a émis l’hypothèse que leurs valeurs estimatives pouvaient varier entre -50 % et +25 %. Cette asymétrie s’explique par des observations faites aux États-Unis selon lesquelles les évaluations des coûts et avantages *ex post* équivalaient en moyenne à environ 50 %<sup>4</sup> des évaluations des coûts et avantages. En outre, les coûts d’exploitation devraient diminuer avec le temps en raison de l’apprentissage au sein de l’organisation.

Le fait d’avancer d’autres hypothèses n’a pas d’effet notable sur le fardeau imposé au secteur d’activité, ni sur les résultats en ce qui a trait aux énoncés les plus coûteux puisque la plupart des coûts sont assumés immédiatement avec les coûts de mise en place initiale. Une fois lancés, la plupart de ces sondages génèrent seulement des coûts modestes récurrents, qui sont compensés par des gains d’efficacité et des irrégularités dans les sondages.

#### Règle du « un pour un »

Les modifications font l’objet de la règle du « un pour un » et leurs répercussions sont comprises dans le registre de Transports Canada du coût de la mise en conformité à la réglementation. La proposition est considérée comme un « apport » net en vertu de cette règle et aucune « dérogation » n’est sollicitée.

L’augmentation des coûts administratifs reflète le fait que les intervenants des transports devront fournir de nouveaux renseignements à Transports Canada comme il est indiqué dans la section

<sup>4</sup> See “Benefit-cost Analysis of Rules: Foundations, Myths, Examples,” Remarks by John D. Graham prepared for a policy research initiative conference on “The Future of Strategic Evidence-based Regulation,” Ottawa, March 13, 2008.

<sup>4</sup> Voir le document intitulé « Benefit-cost Analysis of Rules: Foundations, Myths, Examples », remarques de John D. Graham, préparé pour une conférence relative à un projet de recherche sur les politiques intitulée « L’avenir de la réglementation stratégique fondée sur des faits », tenue le 13 mars 2008, à Ottawa.

document. In some cases, this new information generates only modest amounts of data and requires little or no set-up and training costs and only the labour cost of filling out an electronic form as little as once a year. In other cases, such as with flight plan reporting by air navigation service providers, there exists an important upfront cost to create a reporting system, but very little if any recurring cost as the system would be expected to be automated.

To partially offset these extra costs, the Government of Canada suspended a number of surveys in the air, marine and trucking modes and has improved the efficiency of data collection through the use of technology and B2G (Business to Government) information technology (IT) solutions.

The total annualized administrative cost increase is approximately \$378,000, using a 7% discount rate. This cost increase is applied to 2 293 businesses, which translates to an estimated increase in cost per business of \$140.30. Note that this figure is lower than that used in the cost-benefit analysis as not all Canadian-domiciled transportation carriers are impacted by these Regulations. This represents a total present value cost of \$3.3M over 10 years.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business.

#### **Rationale**

The rationale for the amendments is to close the gap that exists between Transport Canada's past and future data needs and refresh and adapt regulations that were last thoroughly reviewed over 15 years ago. In the last 15 years, Transport Canada has seen its role in infrastructure (gateways, corridors and borders), security and the environment increase dramatically. Furthermore, new information technology and management tools permit the collection of important quantities of data at a very low cost to both industry and government.

In addition, the amendments clearly present the main data elements currently collected in existing surveys, rather than simply referring to a survey number, as is the case in the existing Regulations. This approach is more transparent for stakeholders as it better illustrates the main data elements that Transport Canada can collect.

The cost-benefit analysis has identified both tangible costs and clear benefits that could flow from these amendments. To address the question of cost, Transport Canada intends to reduce the administrative burden of firms by using appropriate technology to simplify how firms report their data. When large amounts of data are sent on an on-going basis, Transport Canada will favour technologies that are compatible with automated processes, in order to limit recurring costs to companies.

The small relative cost increases are likely to be absorbed by the affected industry sectors. It is not believed that costs will be passed forward or backward in the market to any significant degree but absorbed within entity operating margins.

« Description » du présent document. Dans certains cas, ces nouveaux renseignements génèrent seulement des quantités modestes de données et nécessitent peu ou pas de coûts de mise en place et de formation et seuls les coûts de main-d'œuvre pour remplir un formulaire électronique aussi peu souvent qu'une fois par année. Dans d'autres cas, comme les rapports de plan de vol produits par les fournisseurs de services de navigation aérienne, il existe d'importants coûts initiaux pour créer un système de production de rapports, mais peu ou pas de coûts récurrents puisque le système devrait être automatisé.

Afin d'atténuer ces coûts additionnels, le gouvernement du Canada a suspendu un certain nombre de sondages dans les modes de transport aérien, maritime et routier et il a amélioré l'efficacité de la collecte de données par l'utilisation de la technologie et des solutions de technologie de l'information (TI) du portail entreprise-gouvernement.

L'augmentation totale des coûts administratifs sur une base annuelle est de 378 000 \$, au moyen d'un taux d'escompte de 7 %. Cette augmentation des coûts est appliquée à 2 293 entreprises, ce qui signifie une augmentation des coûts par entreprise de 140,30 \$. Le nombre d'entreprises est inférieur à celui utilisé dans l'étude coûts-avantages car ce ne sont pas tous les transporteurs canadiens qui seront assujettis au Règlement. Cela représente une valeur actualisée totale des coûts de 3,3 millions de dollars sur 10 ans.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas ici car il n'y a pas de coûts additionnels pour les petites entreprises.

#### **Justification**

Le motif justifiant les modifications est de combler l'écart qui existe entre les besoins actuels et futurs de Transports Canada en matière de données et d'actualiser et d'adapter les règlements qui sont en application depuis 15 ans. Au cours des dernières 15 années, le rôle que joue Transports Canada en matière d'infrastructure (les portes, les corridors et les frontières), de sûreté et d'environnement est devenu beaucoup plus important. En outre, grâce à de nouveaux outils de gestion et de technologie de l'information, il est possible de recueillir une grande quantité de données à peu de frais pour l'industrie et le gouvernement.

En outre, les modifications présentent clairement les éléments de données recueillis à l'heure actuelle par l'entremise des relevés existants, plutôt que de simplement inclure un renvoi à un numéro de relevé comme le fait le Règlement. Cette approche offre aux intervenants plus de transparence, puisqu'elle illustre plus clairement les principaux éléments de données que Transports Canada peut collecter.

L'analyse coûts-avantages a permis de déterminer les coûts tangibles ainsi que les avantages nets qui pourraient découler de ces modifications. Afin de résoudre la question des coûts, Transports Canada entend réduire le fardeau administratif imposé aux entreprises en utilisant la technologie appropriée permettant de simplifier la manière dont les entreprises fournissent leurs données. Dans les cas où de grandes quantités de données sont transmises de manière continue, Transports Canada privilégie les technologies qui appuient un processus automatisé de façon à réduire les coûts récurrents que doivent assumer les entreprises.

Les faibles augmentations de coûts seront probablement absorbées par les secteurs d'activité touchés. Les coûts ne seront probablement pas refilés de manière substantielle vers les secteurs du marché situés en aval ou en amont; ils seront plutôt absorbés à même la marge d'exploitation.

As for benefits, Transport Canada is cognizant that there is an increased risk in less than optimal policies and programs if it does not have access to all the data it requires to conduct a proper evidence-based decision-making process. The new data elements and expanded survey scopes in the amendments greatly reduce this risk for Transport Canada.

In conclusion, the amendments have a relatively low financial impact on the transportation sector and its impact will be spread over a great number of firms, thus minimizing their respective burden. However, the potential benefit can have an impact on all Canadians, whether they are purveyors of transportation services or users of these same services.

### Consultation

Transport Canada has been favouring a consultative approach as it has moved forward with this project. In February 2009, internal consultations were conducted with departments and agencies that would be affected by the amendments, including Statistics Canada, the Canadian Transportation Agency, the Canadian Air Transport Security Administration and the Canada Border Services Agency.

A list of new information elements that would be required from the industry was shared with key transportation stakeholders, such as airlines, airports, ports, shipping companies, railways, trucking firms and their respective representative organizations. This process was conducted as an online survey, where participants were asked to evaluate the feasibility of reporting certain types of information.

Following the electronic consultations, separate bilateral consultative meetings took place with a few key stakeholders, including the Railways Association of Canada and some of its members, NAV CANADA, the Canadian Trucking Alliance and the Northern Air Transport Association (NATA) during the spring and summer of 2009.

In the fall of 2009, further consultations took place with Air Canada, WestJet, Air Transat, Jazz Air, the Air Transport Association of Canada, the National Airline Council of Canada, the Canadian Airports Council and its security operations committee. These consultations helped us better define the data requirements that were to be inserted into the Regulations as well as eliminate some proposals which were judged too cumbersome for industry.

In early 2010, further consultations took place with the intercity bus industry and with the marine industry. Just as with the other modes of transportation, the goals of the consultation were to inform industry about upcoming regulatory change, address any concerns they may have, give industry a chance to provide valuable input into the drafting of the amendments and re-evaluate Transport Canada's position in light of industry's response. Consultations with all modes formally ended in April 2010, but keeping an open line of communication with industry stakeholders remains a priority for Transport Canada.

Generally, stakeholders recognize the need for good, precise, complete and accurate information; however, there are some reservations as to the cost of the additional burden that Government would impose on them. Transport Canada recognizes these

En ce qui concerne les avantages, Transports Canada est conscient du fait que, s'il n'a pas accès à toutes les données nécessaires pour appuyer un processus de décision fondé sur les données probantes, il risque de ne pas être en mesure d'élaborer des politiques et des programmes optimaux. Les nouveaux éléments de données et la portée élargie des relevés établis dans les modifications atténuent considérablement ce risque pour Transports Canada.

En conclusion, les modifications ont des répercussions relativement faibles sur le secteur des transports en matière de finances et ces répercussions sont réparties sur un grand nombre d'entreprises, ce qui réduit le fardeau imposé à chacune d'entre elles. Cependant, les avantages possibles concernent tous les Canadiens, qu'ils soient fournisseurs ou utilisateurs de services de transports.

### Consultation

Transports Canada privilégie une approche consultative dans le cadre de ce projet. En février 2009, des consultations internes ont été menées auprès des ministères et organismes que les modifications toucheraient, y compris Statistique Canada, l'Office des transports du Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada.

Une liste de nouveaux éléments de données que l'industrie serait tenue de fournir a été transmise aux intervenants clés du domaine des transports, comme les compagnies aériennes, les aéroports, les ports, les compagnies maritimes, les compagnies de chemin de fer, les entreprises de transports par camion et leurs organisations représentatives respectives. Ce processus a été mené par l'entremise d'un relevé en ligne dans le cadre duquel les participants devaient évaluer la faisabilité de fournir certains types de renseignements.

À la suite des consultations en ligne, des réunions de consultation bilatérale distinctes ont eu lieu avec certains des principaux intervenants, comme l'Association des chemins de fer du Canada et certains de ses membres, NAV CANADA, l'Alliance canadienne du camionnage et le Northern Air Transport Association (NATA) au cours du printemps et de l'été 2009.

À l'automne 2009, d'autres consultations ont eu lieu auprès d'Air Canada, de WestJet, d'Air Transat, de Jazz Air, de l'Association du transport aérien du Canada, du Conseil national des lignes aériennes du Canada, du Conseil des aéroports du Canada et de son comité des opérations relatives à la sûreté. Ces consultations nous ont aidés à mieux définir les exigences en matière de données qui devaient être intégrées au Règlement et à éliminer certaines propositions jugées trop compliquées pour l'industrie.

Au début de 2010, d'autres consultations ont été menées auprès des entreprises d'autocar et de l'industrie maritime. Comme pour les autres modes de transports, les objectifs des consultations consistaient à informer l'industrie concernant les changements qui seront bientôt apportés à la réglementation, de répondre à leurs préoccupations, de donner à l'industrie une chance de fournir des commentaires importants concernant l'élaboration des modifications et de réévaluer le point de vue du gouvernement en tenant compte du point de vue de l'industrie. Les consultations menées auprès des intervenants de tous les modes de transports ont pris fin en avril 2010, mais Transports Canada considère qu'il est important de maintenir un lien de communication avec les intervenants de l'industrie.

De manière générale, les intervenants reconnaissent qu'il est nécessaire d'avoir accès à de l'information pertinente, précise, complète et exacte; cependant, ils ont des réserves quant aux coûts associés au fardeau supplémentaire que le gouvernement leur

legitimate concerns. To alleviate them, it proposes to use Web services and other Web-oriented technologies that would minimize the administrative costs associated with compliance with the amendments. It should also be noted that the implementation of these surveys would likely be staggered over a period of time despite the fact that the amendments come into force immediately, so that the impact on stakeholders would be more gradual than assumed in the cost-benefit analysis.

The consultations also identified a concern amongst stakeholders on data confidentiality as the information requested is very sensitive in nature and not designed for public consumption. They were assured that Transport Canada's responsibilities for data confidentiality, as articulated in section 51 of the *Canada Transportation Act*, would ensure the privacy of their data. Stakeholders were satisfied with this level of protection. According to section 51 of the Act, data collected by these surveys cannot be shared with other federal departments unless they possess the legislative or regulatory authority to collect the same data and cannot be shared with any outside stakeholders unless aggregated in such a way that an individual company's data could not be identified. Transport Canada takes this responsibility very seriously and has put in place a suite of measures to ensure that company-specific information would not become public knowledge. At the moment, only Statistics Canada and the Canadian Transportation Agency could have access to individual company data and would be subject to the same confidentiality provisions as Transport Canada.

With respect to the surveys themselves, the data elements are clearly set out in the amendments, contrary to the previous version of the Regulations, and stakeholders were given a preview of the exact wording of the regulatory text and data elements required. In many cases, stakeholders suggested changes be made as the terms used were legally correct but were not the exact terms used by industry. In some cases, they also asked that terms be clarified as the meaning was too broad.

In light of the fact that the amendments require that data collected directly by Transport Canada be done in an electronic fashion, rather than presenting stakeholders with a paper survey, which would not exist anyway, they were presented with data record layouts naming the different fields to be collected. These record layouts can then be adapted to the most appropriate technology or technologies to actually collect the information. Stakeholders also expressed concern with the definition of some terms, which may vary from carrier to carrier. Transport Canada committed to stakeholders that any new survey would be accompanied by a lexicon that clearly defined each data element being requested.

Consultations with these various stakeholders has helped refine the information that is required by the amendments and minimize the burden on stakeholders.

imposerait. Transports Canada reconnaît qu'il s'agit de préoccupations légitimes. Afin d'y répondre, il propose d'utiliser des services en ligne et d'autres technologies axées sur le Web; ceux-ci réduiraient les coûts administratifs associés à la conformité avec les modifications. Il convient également de noter que la mise en œuvre de ces relevés se ferait progressivement sur une période donnée de façon à ce que les répercussions sur les intervenants soient plus graduelles que ce que l'analyse des coûts et avantages prévoyait.

Les consultations ont également permis de faire ressortir une préoccupation exprimée par les intervenants concernant la confidentialité de l'information, étant donné que les renseignements demandés sont de nature délicate et qu'ils ne sont pas conçus pour être accessibles au public. On les a assurés que les obligations de Transports Canada relatives à la confidentialité de l'information, en vertu de l'article 51 de la Loi, garantiraient la confidentialité des renseignements. Les intervenants se sont dits satisfaits de ce degré de protection. Conformément à l'article 51 de la Loi, les renseignements recueillis par l'entremise de ces relevés ne peuvent être communiqués à d'autres ministères du gouvernement fédéral à moins que ceux-ci aient le pouvoir législatif ou réglementaire nécessaire pour collecter les mêmes données; de plus, ces renseignements ne peuvent être communiqués à un intervenant de l'extérieur, à moins que les renseignements soient fournis sous forme de compilation qui ne permet pas de les associer à l'entreprise qui les a fournis. Transports Canada assume cette responsabilité avec beaucoup de rigueur et a mis en place une série de mesures permettant de garantir que des renseignements commerciaux de nature exclusive ne puissent être accessibles au public. À l'heure actuelle, seuls Statistique Canada et l'Office des transports du Canada seraient autorisés à accéder à des renseignements commerciaux; cependant, ils auraient les mêmes obligations que Transports Canada en matière de confidentialité.

En ce qui concerne les relevés, les éléments de données sont clairement établis dans les modifications, contrairement aux dispositions réglementaires précédentes; les intervenants ont également eu l'occasion d'examiner le libellé exact du Règlement et les éléments de données exigés. Dans plusieurs cas, les intervenants ont suggéré que des changements soient apportés, puisque les termes utilisés, qui sont corrects du point de vue de la Loi, ne sont pas les termes exacts que l'industrie utilise. Dans certains cas, ils ont également demandé que les termes soient précisés, puisque leur signification était trop générale.

En tenant compte du fait que les modifications exigent que les nouvelles données et les données existantes soient fournies électroniquement, plutôt que de donner aux intervenants un questionnaire sur papier, qui n'existerait pas de toute manière, la structure des fiches de données, précisant le nom des différents champs devant être remplis, a été présentée aux intervenants. Ces structures de fiche de données peuvent alors être adaptées à la technologie ou aux technologies qui seront jugées les plus appropriées pour assurer la collecte des renseignements. Les intervenants ont également exprimé leurs préoccupations quant à la définition de certains termes qui peut varier d'un transporteur à un autre. Transports Canada s'est engagé envers les intervenants à fournir, avec tout nouveau relevé, un lexique qui définit clairement chacun des éléments de données exigés.

Les consultations menées auprès de ces divers intervenants ont aidé à mettre au point les renseignements que les modifications exigeraient et à réduire le fardeau imposé aux intervenants.

Prepublication in the *Canada Gazette*, Part I

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 19, 2011, and stakeholders were given 30 days to comment. Twenty comments were received from 22 stakeholders, with the vast majority received after the closing dates for comments. As a show of goodwill and a collaborative mindset, Transport Canada accepted to consider comments that were received after the 30-day period.

Transport Canada took very seriously each of the comments received and responded back to them in writing. Additional consultations were also held with NAV CANADA, railway stakeholders and regional airport stakeholders and they were also provided with an advance copy of the amendments that affect them directly.

Publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Les modifications ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 février 2011. Les intervenants disposaient de 30 jours pour formuler des commentaires; 22 intervenants ont fourni 20 commentaires, dont la majorité a été reçue après la date limite. Afin de faire preuve de bonne volonté et d'un esprit de collaboration, Transports Canada a accepté de prendre en considération les commentaires qui ont été reçus après la période de 30 jours.

Transport Canada a pris très au sérieux chacun des commentaires reçus et il a répondu aux intervenants par écrit. De plus, d'autres consultations ont été menées auprès de NAV CANADA, des intervenants du secteur ferroviaire et des intervenants régionaux d'aéroports. On leur a aussi fourni une version préliminaire des modifications qui les concernent directement.

The following table breaks down comments received and remedial actions.

Number of Stakeholders	Stakeholder Class	Comments	Remedial Action
10	Airports	Concerned about reporting requirements for airports with partial NAV CANADA service.	Wording changed to make it clear that those airports are exempted.
		Concerned about financial reporting when no distinct accounting is kept.	Wording changed to permit airports to declare that no balance sheet or financial statement is produced.
		Concerned about having to staff airports solely for the purpose of reporting movements.	Wording changed to allow airports to be exempt from reporting during unstaffed hours.
3	General aviation	Concerned about data confidentiality.	Explained the confidentiality protections which exist in the <i>Canada Transportation Act</i> .
		Concerned about data collection burden.	Explained how data collection is done through the Electronic Collection of Air Transportation Statistics program, which was set up with industry to be a low-cost, innovative and efficient data collection tool.
2	Marine carriers	Concerned about some choices of words and how they could be interpreted.	Wording changed to reflect comments.
4	Railways	Concerned about having to report the United Nations code for Dangerous Goods.	Wording adjusted to allow reporting Hazardous Material Commodity Code instead, something commonly available in industry.
		Concerned about intermodal movements and how they would report it.	Wording changed to the satisfaction of industry.
		Concerned about a requirement to report locomotive hours per year.	Requirement dropped.
		Concerned about having to report passenger fare on a segment basis.	Wording changed to require reporting on an itinerary, to the satisfaction of industry.
		Concerned about double reporting of warning signals along their tracks.	Transport Canada indicated that such data would only be reported once.
1	NAV CANADA	Concerned about their ability to report exact entry and exit in Canadian airspace.	Wording changed to a form that NAV CANADA can now comply with.
1	Government of Quebec	Expressed several concerns on the choice of words for the French version of the proposed Regulations.	Wording was changed to accommodate.
		Expressed concern about imposing electronic data collection.	This is required to make data collection low cost and efficient, in keeping with the objectives of the Red Tape Reduction Commission. Furthermore, industry demands more electronic data collection, not less, and did not indicate any concerns with that provision.
1	Trucking	Supportive of the proposed amendments but wanted to make sure that they would be enacted in a way that does not create undue burden.	A letter was sent addressing various issues raised and ensuring that Transport Canada would enact these amendments in a way that minimizes burden on industry.

Le tableau suivant répartit les commentaires reçus et les mesures correctives.

Nombre d'intervenants	Catégorie d'intervenants	Commentaires	Mesure corrective
10	Aéroports	Préoccupation concernant les exigences en matière d'établissement de rapports pour les aéroports ayant un service partiel de NAV CANADA.	Changement de la formulation pour indiquer clairement que ces aéroports sont exemptés.
		Préoccupation concernant les rapports financiers lorsqu'il n'y a aucune comptabilité distincte.	Changement de la formulation pour permettre aux aéroports de déclarer que le bilan et l'état financier ne sont pas préparés.
		Préoccupation concernant l'embauche du personnel dans les aéroports uniquement afin de signaler des mouvements.	Changement de la formulation pour permettre aux aéroports de ne pas avoir à produire des rapports durant les heures où il n'y a pas de personnel.
3	Aviation générale	Préoccupation concernant la confidentialité des données.	Explication des mesures de protection de la confidentialité qui existent dans la <i>Loi sur les transports au Canada</i> .
		Préoccupation concernant le fardeau lié à la collecte de données.	Explication de la manière dont les données sont recueillies au moyen du programme de « Collection électronique de statistiques sur le transport aérien », qui a été mis au point avec l'industrie pour devenir un outil de collecte de données à faible coût, novateur et efficace.
2	Transporteurs maritimes	Préoccupation concernant certains choix de mots et la manière dont ils peuvent être interprétés.	Changement de la formulation afin de tenir compte des commentaires.
4	Compagnies de chemins de fer	Préoccupation concernant le fait de devoir fournir le code des Nations Unies des marchandises dangereuses transportées.	Ajustement de la formulation visant à permettre aux compagnies de fournir le Code des matières dangereuses, couramment disponible dans l'industrie, plutôt que l'autre code.
		Préoccupation concernant les mouvements intermodaux et comment ils seront déclarés.	Changement de la formulation afin de satisfaire l'industrie.
		Préoccupation concernant l'exigence de déclarer les heures de déplacement des locomotives par année.	Exigence éliminée.
		Préoccupation concernant l'obligation de déclarer les tarifs voyageurs en fonction du segment.	Changement de la formulation pour obliger les compagnies à déclarer un trajet afin de satisfaire l'industrie.
		Préoccupation concernant la double déclaration des systèmes d'avertissement le long des voies.	Transports Canada a indiqué que de telles données seront seulement déclarées une fois.
1	NAV CANADA	Préoccupation concernant sa capacité de déclarer les entrées et les sorties exactes dans l'espace aérien canadien.	Changement de la formulation à une forme à laquelle NAV CANADA peut maintenant se conformer.
1	Gouvernement du Québec	Soulevé de nombreuses préoccupations concernant le choix de mots dans la version française des modifications.	Changement de la formulation pour répondre aux préoccupations.
		Soulevé une préoccupation concernant l'imposition de collecte de données électroniques.	Cela est nécessaire afin que la collecte des données soit peu coûteuse et efficace, conformément aux objectifs de la Commission sur la réduction de la paperasse. De plus, l'industrie demande plus de collecte de données électroniques, pas moins, et n'a soulevé aucune préoccupation quant à cette disposition.
1	Transport par camion	Favorable aux modifications, mais voulait s'assurer qu'elles seraient apportées de manière à ne pas créer un fardeau indu.	Une lettre a été envoyée traitant de diverses questions soulevées et garantissant que Transports Canada apporterait ces modifications de manière à minimiser le fardeau imposé à l'industrie.

In addition, a further limited consultation took place with the following stakeholders:

De plus, des consultations limitées ont eu lieu avec les intervenants suivants :

Mode	Comments	Remedial Action
Trucking	The Canadian Trucking Alliance (CTA) is supportive of the proposed amendments but wanted to make sure that they would be enacted in a way that does not create undue burden.	A letter was sent addressing various issues raised and ensuring that Transport Canada would enact these amendments in a way that minimizes burden on industry.  The CTA is satisfied with Transport Canada's response and no further discussions were required.

Mode	Commentaires	Mesure corrective
Camionnage	L'Alliance du camionnage du Canada appuie les modifications mais veut s'assurer qu'elles seront mises en œuvre de façon à minimiser les coûts pour l'industrie.	Une lettre a été écrite pour aborder les points soulevés et pour garantir que Transports Canada minimisera le fardeau à l'industrie.  L'Alliance du camionnage est satisfaite de la réponse et aucune discussion supplémentaire n'est requise.



Mode	Comments	Remedial Action
Marine	No comments were formulated.	No remedial actions were taken.
Airlines	The Air Transport Association of Canada (ATAC) was given a further opportunity to comment. No comments were formulated.	No remedial actions were taken.
	One airline indicated concerns regarding reporting fuel consumption baggage weights.	The concerns were addressed in a manner satisfactory to the airline.

Mode	Commentaires	Mesure corrective
Marine	Aucun commentaire.	Aucune
Lignes aériennes	L'Association du transport aérien du Canada a été sollicitée pour des commentaires supplémentaires. Aucun commentaire n'a été formulé.	Aucune
	Une ligne aérienne a exprimé des inquiétudes concernant le fait de rapporter la consommation de carburant et le poids des bagages.	Les inquiétudes ont été répondues de façon satisfaisante.

**Implementation, enforcement and service standards**

Implementation will be spread out over a number of years to minimize the impact on the industry and the Crown. The amendments will come into effect on the date on which they are registered.

Whether the data is collected by Statistics Canada or Transport Canada, all requirements for information would be presented to stakeholders in a clear and concise fashion. In addition, industry will be consulted to help develop the survey guides and information reporting tools which will accurately reflect the survey record layouts in these amendments to ensure that stakeholders have the capacity to properly fill out the survey and understand clearly what information the survey seeks to obtain. Enforcement of the amendments could be done through a new administrative monetary penalties (AMPs) set of regulations, which would be developed after these amendments are implemented. While always used as a last resort and after ample warning, these AMPs should provide an effective tool to ensure compliance with the Regulations. The AMPs regulations would allow for penalties of up to \$25,000 for corporations and up to \$5,000 for individuals found committing a violation. Violations include not reporting information, reporting information later than the prescribed date and not using the specified form and manner of reporting.

**Performance measurement and evaluation**

Surveys which would be created and administered under the amendments would be treated as any on-going survey and subject to regular reviews to ensure that the information collected is still of use to the Department.

While there are no formal survey performance indicators planned or currently in place, survey performance is monitored on an ongoing basis to ensure that all stakeholders who are captured by these surveys actually submit their information and also to ensure that the information being submitted is accurate and complete.

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

La mise en œuvre s'échelonnera sur un certain nombre d'années afin de minimiser l'incidence sur l'industrie et l'État. Les modifications entreront en vigueur au moment de la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Tous les renseignements requis seraient présentés aux intervenants de manière claire et concise, que les données soient recueillies par Statistique Canada ou par Transports Canada. En outre, l'industrie sera consultée lors de l'élaboration des guides relatifs aux relevés et des outils de présentation de l'information qui décriront précisément la structure des fiches de données des relevés prévus dans le cadre des modifications, afin de veiller à ce que les intervenants soient en mesure de remplir les relevés correctement et de bien comprendre les renseignements devant être recueillis par l'entremise des relevés. La mise en application des modifications serait assurée par l'entremise d'un nouveau règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAP) qui serait rédigé après la mise en œuvre des modifications. Ces SAP, qui ne seront utilisées qu'en dernier recours et seulement après que plusieurs avertissements ont été émis, devraient constituer un outil efficace pour assurer le respect du Règlement. Le règlement sur les SAP permettrait d'infliger une sanction allant jusqu'à 25 000 \$ pour les sociétés et jusqu'à 5 000 \$ pour les personnes qui commettent une contravention. Les contraventions comprennent notamment le fait de ne pas fournir les renseignements requis ou de ne pas les fournir dans la forme et la manière précisées dans le Règlement.

**Mesures de rendement et évaluation**

Les relevés qui seraient créés et administrés dans le cadre des modifications seraient traités comme tout relevé permanent et feraient l'objet d'examen réguliers afin de veiller à ce que l'information recueillie soit toujours utile pour le Ministère.

Bien qu'aucun indicateur de rendement officiel n'ait été prévu ou ne soit en application à l'heure actuelle en ce qui concerne les relevés, le suivi du rendement des relevés est assuré de manière continue afin de veiller à ce que tous les intervenants questionnés fournissent les renseignements requis et que ces derniers soient exacts et complets.

**Contact**

The contact person for any inquiries is

Alain Lumbroso  
Manager  
Senior Economist  
Economic Analysis — Policy Group  
Transport Canada  
Telephone: 514-633-3431  
Email: alain.lumbroso@tc.gc.ca

**Personne-ressource**

La personne-ressource avec laquelle il faut communiquer pour toute requête est :

Alain Lumbroso  
Gestionnaire  
Économiste principal  
Analyse économique, groupe de Politiques  
Transports Canada  
Téléphone : 514-633-3431  
Courriel : alain.lumbroso@tc.gc.ca

Registration  
SOR/2013-197 November 8, 2013

Enregistrement  
DORS/2013-197 Le 8 novembre 2013

EXCISE TAX ACT

LOI SUR LA TAXE D'ACCISE

**Regulations Amending Various GST/HST Regulations, No. 5**

**Règlement n° 5 modifiant divers règlements relatifs à la TPS/TVH**

P.C. 2013-1150 November 7, 2013

C.P. 2013-1150 Le 7 novembre 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsections 225.2(9)<sup>a</sup> and sections 236.01<sup>b</sup>, 277<sup>c</sup> and 277.1<sup>d</sup> of the *Excise Tax Act*<sup>e</sup>, makes the annexed *Regulations Amending Various GST/HST Regulations, No. 5*.

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 225.2(9)<sup>a</sup> et des articles 236.01<sup>b</sup>, 277<sup>c</sup> et 277.1<sup>d</sup> de la *Loi sur la taxe d'accise*<sup>e</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement n° 5 modifiant divers règlements relatifs à la TPS/TVH*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING VARIOUS GST/HST REGULATIONS, NO. 5**

**RÈGLEMENT N° 5 MODIFIANT DIVERS RÈGLEMENTS RELATIFS À LA TPS/TVH**

**PART 1**

**PARTIE 1**

**SELECTED LISTED FINANCIAL INSTITUTIONS CONTRIBUTION METHOD (GST/HST) REGULATIONS**

**RÈGLEMENT SUR LA MÉTHODE D'ATTRIBUTION APPLICABLE AUX INSTITUTIONS FINANCIÈRES DÉSIGNÉES PARTICULIÈRES (TPS/TVH)**

1. Section 40 of the *Selected Listed Financial Institutions Contribution Method (GST/HST) Regulations*<sup>1</sup> is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):

1. L'article 40 du *Règlement sur la méthode d'attribution applicable aux institutions financières désignées particulières (TPS/TVH)*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

(e) any particular amount of tax that became payable or was paid by a selected listed financial institution under any of subsection 165(2) and section 212.1 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service in respect of which tax under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act became payable by the financial institution, or was paid by the financial institution without having become payable, in a reporting period of the financial institution that ends before April 2013, provided that the particular amount of tax is payable as a consequence of the application of Part 3.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations* or Divisions 2 and 3 of Part 9.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations, No. 2*.

e) tout montant de taxe donné qui est devenu payable ou a été payé par une institution financière désignée particulière en vertu du paragraphe 165(2) ou de l'article 212.1 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service relativement à laquelle la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou à l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi est devenue payable par l'institution financière, ou a été payée par elle sans être devenue payable, au cours d'une période de déclaration de celle-ci se terminant avant avril 2013, pourvu que le montant de taxe donné soit payable en raison de l'application de la partie 3.1 du *Règlement sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée* ou des sections 2 et 3 de la partie 9.1 du *Règlement n° 2 sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée*.

2. (1) The definition “qualifying energy” in subsection 42(1) of the Regulations is replaced by the following:

2. (1) La définition de « forme d'énergie admissible », au paragraphe 42(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

“qualifying energy” means specified energy, other than qualifying heating oil, that is a specified property or service.

« forme d'énergie admissible » Forme d'énergie déterminée, à l'exception de l'huile de chauffage admissible, qui est un bien ou service déterminé.

“qualifying energy”  
« forme d'énergie admissible »

« forme d'énergie admissible »  
“qualifying energy”

<sup>a</sup> S.C. 2009, c. 32, 2. 20(5)  
<sup>b</sup> S.C. 2009, c. 32, s. 23(1)  
<sup>c</sup> S.C. 1993, c. 27, s. 125(1)  
<sup>d</sup> S.C. 2009, c. 32, s. 37(1)  
<sup>e</sup> R.S., c. E-15  
<sup>1</sup> SOR/2001-171

<sup>a</sup> L.C. 2009, ch. 32, par. 20(5)  
<sup>b</sup> L.C. 2009, ch. 32, par. 23(1)  
<sup>c</sup> L.C. 1993, ch. 27, par. 125(1)  
<sup>d</sup> L.C. 2009, ch. 32, par. 37(1)  
<sup>e</sup> L.R., ch. E-15  
<sup>1</sup> DORS/2001-171

**(2) The definition “recapture rate” in subsection 42(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a), by adding “and” at the end of paragraph (b) and by adding the following after paragraph (b):**

- (c) if the province is Prince Edward Island,
  - (i) in the case of a time that is on or after April 1, 2013 and before April 1, 2018, 100%,
  - (ii) in the case of a time that is on or after April 1, 2018 and before April 1, 2019, 75%,
  - (iii) in the case of a time that is on or after April 1, 2019 and before April 1, 2020, 50%,
  - (iv) in the case of a time that is on or after April 1, 2020 and before April 1, 2021, 25%, and
  - (v) in the case of a time that is on or after April 1, 2021, 0%.

**(3) The portion of the definition “specified extent” in subsection 42(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

“specified extent” of property or a service in respect of a specified class of specified property or service, for a province that is Ontario, British Columbia or Prince Edward Island and for a reporting period of a person, means the percentage that is equal to

“specified extent”  
« mesure déterminée »

**(4) The portion of subparagraph (a)(ii) of the definition “specified extent” in subsection 42(1) of the Regulations before clause (A) is replaced by the following:**

- (ii) if the province is Ontario or Prince Edward Island and the specified property or service is provided to the person together with

**(5) Subsection 42(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“qualifying heating oil” has the same meaning as in section 1 of the *Deduction for Provincial Rebate (GST/HST) Regulations*.

“qualifying heating oil”  
« huile de chauffage admissible »

**(6) Subsection 42(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (c):**

- (c.1) qualifying heating oil;

**(7) Subsection 42(4) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after that paragraph:**

- (a.1) if the specified class is qualifying energy or qualifying heating oil, the percentage that would be the tax recovery rate of the financial institution for qualifying energy for the reporting period if the definition “qualifying energy” in subsection (1) were read without reference to “other than qualifying heating oil” and if the tax recovery rate were determined under paragraph (b); and

**(2) La définition de « taux de récupération », au paragraphe 42(1) du même règlement, est modifiée par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :**

- c) s’agissant de l’Île-du-Prince-Édouard :
  - (i) 100 %, si le moment est postérieur au 31 mars 2013 mais antérieur au 1<sup>er</sup> avril 2018,
  - (ii) 75 %, si le moment est postérieur au 31 mars 2018 mais antérieur au 1<sup>er</sup> avril 2019,
  - (iii) 50 %, si le moment est postérieur au 31 mars 2019 mais antérieur au 1<sup>er</sup> avril 2020,
  - (iv) 25 %, si le moment est postérieur au 31 mars 2020 mais antérieur au 1<sup>er</sup> avril 2021,
  - (v) 0 %, si le moment est postérieur au 31 mars 2021.

**(3) Le passage de la définition de « mesure déterminée » précédant l’alinéa a), au paragraphe 42(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

« mesure déterminée » La mesure déterminée d’un bien ou d’un service relativement à une catégorie déterminée de bien ou service déterminé, pour une province qui est l’Ontario, la Colombie-Britannique ou l’Île-du-Prince-Édouard et pour une période de déclaration d’une personne, correspond à celui des pourcentages ci-après qui est applicable :

« mesure déterminée »  
“specified extent”

**(4) Le passage du sous-alinéa a)(ii) de la définition de « mesure déterminée » précédant la division (A), au paragraphe 42(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :**

- (ii) si la province est l’Ontario ou l’Île-du-Prince-Édouard et que la personne obtient le bien ou service déterminé avec :

**(5) Le paragraphe 42(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« huile de chauffage admissible » S’entend au sens de l’article 1 du *Règlement sur la déduction pour le remboursement provincial (TPS/TVH)*.

« huile de chauffage admissible »  
“qualifying heating oil”

**(6) Le paragraphe 42(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa c), de ce qui suit :**

- c.1) l’huile de chauffage admissible;

**(7) Le paragraphe 42(4) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa a), de ce qui suit :**

- a.1) s’il s’agit de la catégorie déterminée des formes d’énergie admissibles ou de l’huile de chauffage admissible, le pourcentage qui correspondrait au taux de recouvrement de taxe de l’institution financière applicable aux formes d’énergie admissibles pour la période de déclaration si la définition de « forme d’énergie admissible » au paragraphe (1) s’appliquait compte non tenu du passage « à l’exception de l’huile de chauffage

**3. (1) The portion of paragraph 46(d) of the Regulations before the first formula is replaced by the following:**

(d) if the participating province is Ontario, British Columbia or Prince Edward Island, the positive or negative amount determined by the formula

**(2) The description of C in subparagraph (i) of the description of G<sub>19</sub> in paragraph 46(d) of the Regulations is amended by adding the following after clause (B):**

(B.1) in the case where the specified class is qualifying heating oil and the participating province is Prince Edward Island, 0%,

**(3) The portion of clause (C) of the description of C in subparagraph (i) of the description of G<sub>19</sub> in paragraph 46(d) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

(C) in the case where the specified class is qualifying energy or qualifying heating oil and the participating province is Ontario or British Columbia, the percentage determined by the formula

**(4) The portion of subparagraph (i) of the description of G<sub>23</sub> in paragraph 46(d) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

(i) if the participating province is Ontario or British Columbia and if the particular reporting period begins before July 1, 2010 and ends on or after that day, the amount determined by the formula

**(5) The portion of subparagraph (ii) of the description of G<sub>23</sub> in paragraph 46(d) of the Regulations before the formula is replaced by the following:**

(ii) if the participating province is Ontario or British Columbia and if the particular reporting period begins on or after July 1, 2010, the amount determined by the formula

**(6) The description of G<sub>23</sub> in paragraph 46(d) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of subparagraph (i), by striking out “and” at the end of subparagraph (ii) and by adding the following after subparagraph (ii):**

(iii) if the participating province is Prince Edward Island and if the particular reporting

admissible » et si ce taux était déterminé selon l’alinéa b);

**3. (1) Le passage de l’alinéa 46d) du même règlement précédant la première formule est remplacé par ce qui suit :**

d) si la province participante est l’Ontario, la Colombie-Britannique ou l’Île-du-Prince-Édouard, le montant positif ou négatif obtenu par la formule suivante :

**(2) L’élément C de la formule figurant au sous-alinéa (i) de l’élément G<sub>19</sub> de la formule figurant à l’alinéa 46d) du même règlement est modifié par adjonction, après la division (B), de ce qui suit :**

(B.1) s’il s’agit de la catégorie déterminée de l’huile de chauffage admissible et que la province participante est l’Île-du-Prince-Édouard, 0 %,

**(3) Le passage de la division (C) de l’élément C de la formule figurant au sous-alinéa (i) de l’élément G<sub>19</sub> de la formule figurant à l’alinéa 46d) du même règlement précédant la formule figurant à cette division est remplacé par ce qui suit :**

(C) s’il s’agit de la catégorie déterminée des formes d’énergie admissibles ou de l’huile de chauffage admissible et que la province participante est l’Ontario ou la Colombie-Britannique, le pourcentage obtenu par la formule suivante :

**(4) Le passage du sous-alinéa (i) de l’élément G<sub>23</sub> de la formule figurant à l’alinéa 46d) du même règlement précédant la formule figurant à ce sous-alinéa est remplacé par ce qui suit :**

(i) si la province participante est l’Ontario ou la Colombie-Britannique et que la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et se termine à cette date ou par la suite, le montant obtenu par la formule suivante :

**(5) Le passage du sous-alinéa (ii) de l’élément G<sub>23</sub> de la formule figurant à l’alinéa 46d) du même règlement précédant la formule figurant à ce sous-alinéa est remplacé par ce qui suit :**

(ii) si la province participante est l’Ontario ou la Colombie-Britannique et que la période de déclaration donnée commence le 1<sup>er</sup> juillet 2010 ou par la suite, le montant obtenu par la formule suivante :

**(6) L’élément G<sub>23</sub> de la formule figurant à l’alinéa 46d) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (ii), de ce qui suit :**

(iii) si la province participante est l’Île-du-Prince-Édouard et que la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se

period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day, the amount determined by the formula

$$A/B$$

where

A is the number of days in the particular reporting period after March 2013 on which the financial institution was a large business, and

B is the number of days in the particular reporting period, or

(iv) if the participating province is Prince Edward Island and if the particular reporting period begins on or after April 1, 2013, the amount determined by the formula

$$(A \times B)/C^2$$

where

A is the total of all amounts, each of which is the recapture rate in respect of the province applicable on a day in the particular reporting period,

B is the number of days in the particular reporting period on which the financial institution was a large business, and

C is the number of days in the particular reporting period, and

**(7) Section 46 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e) and by adding the following after paragraph (f):**

(g) if the participating province is Prince Edward Island, the positive or negative amount determined by the formula

$$[(G_{34} - G_{35}) \times G_{36} \times (G_{37}/G_{38})] - G_{39}$$

where

$G_{34}$  is the total of

(i) all amounts, each of which is an amount of tax under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act that was paid or became payable by the financial institution before the beginning of the reporting period of the financial institution that includes April 1, 2013 and in respect of which the financial institution has claimed an input tax credit in the return for the particular reporting period under Division V of Part IX of the Act, to the extent that the amount was included in the total B amounts for the particular reporting period,

(ii) if the particular reporting period begins after March 2013, all amounts, each of which is determined by the following formula in respect of tax under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act that was paid or became payable by the financial institution during another reporting period of the financial institution that includes April 1, 2013 and in respect of

termine à cette date ou par la suite, le montant obtenu par la formule suivante :

$$A/B$$

où :

A représente le nombre de jours de la période de déclaration donnée, postérieurs à mars 2013, où l’institution financière était une grande entreprise,

B le nombre de jours de la période de déclaration donnée,

(iv) si la province participante est l’Île-du-Prince-Édouard et que la période de déclaration donnée commence le 1<sup>er</sup> avril 2013 ou par la suite, le montant obtenu par la formule suivante :

$$(A \times B)/C^2$$

où :

A représente le total des montants dont chacun représente le taux de récupération relatif à la province applicable un jour donné de la période de déclaration donnée,

B le nombre de jours de la période de déclaration donnée où l’institution financière était une grande entreprise,

C le nombre de jours de la période de déclaration donnée,

**(7) L’article 46 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :**

g) si la province participante est l’Île-du-Prince-Édouard, le montant positif ou négatif obtenu par la formule suivante :

$$[(G_{34} - G_{35}) \times G_{36} \times (G_{37}/G_{38})] - G_{39}$$

où :

$G_{34}$  représente le total des montants suivants :

(i) le total des montants dont chacun représente un montant de taxe prévu au paragraphe 165(1) ou à l’un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi qui a été payé ou est devenu payable par l’institution financière avant le début de sa période de déclaration qui comprend le 1<sup>er</sup> avril 2013 et au titre duquel elle a demandé un crédit de taxe sur les intrants dans la déclaration produite pour la période de déclaration donnée aux termes de la section V de la partie IX de la Loi, dans la mesure où le montant a été inclus dans la valeur B pour la période de déclaration donnée,

(ii) si la période de déclaration donnée commence après mars 2013, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule ci-après relativement à la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou à l’un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi qui a été payée ou est devenue payable par l’institution financière au cours d’une autre période de déclaration de celle-ci qui comprend le 1<sup>er</sup> avril 2013 et au titre de laquelle l’institution financière a

which the financial institution has claimed an input tax credit in the return for the particular reporting period under Division V of Part IX of the Act:

$$A \times B \times (C/D)$$

where

A is the amount of that tax,

B is the extent (expressed as a percentage) to which the amount of that tax was included in the total B amounts for the particular reporting period,

C is

(A) if the financial institution was a distributed investment plan in the other reporting period, the total of all amounts, each of which is determined by the formula

$$E \times F$$

where

E is an amount of tax that became payable by the financial institution during the other reporting period, or that was paid by the financial institution during the other reporting period without having become payable,

(I) under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service, or

(II) under section 218.01 of the Act for any specified year of the financial institution, and

F is

(I) in the case of an amount of tax described in subclause (I) of the description of E, the extent to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before April 2013, and

(II) in the case of an amount of tax described in subclause (II) of the description of E, the amount determined by the formula

$$G/H$$

where

G is the number of days before April 2013 in the specified year referred to in that subclause, and

H is the number of days in that specified year, and

(B) in any other case, the number of days in the other reporting period before April 2013, and

demandé un crédit de taxe sur les intrants dans la déclaration produite pour la période de déclaration donnée aux termes de la section V de la partie IX de la Loi :

$$A \times B \times (C/D)$$

où :

A représente le montant de cette taxe,

B le pourcentage qui représente la mesure dans laquelle le montant de cette taxe a été inclus dans la valeur B pour la période de déclaration donnée,

C :

(A) si l'institution financière était un régime de placement par répartition au cours de l'autre période de déclaration, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule suivante :

$$E \times F$$

où :

E représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de l'autre période de déclaration ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable :

(I) selon le paragraphe 165(1) ou les articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service,

(II) selon l'article 218.01 de la Loi pour une année déterminée de l'institution financière,

F :

(I) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (I) de l'élément E, la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant avril 2013,

(II) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (II) de l'élément E, le montant obtenu par la formule suivante :

$$G/H$$

où :

G représente le nombre de jours de l'année déterminée visée à cette subdivision qui sont antérieurs à avril 2013,

H le nombre de jours de cette année déterminée,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de l'autre période de

D is

(A) if the financial institution was a distributed investment plan in the other reporting period, the total of all amounts, each of which is an amount of tax that became payable by the financial institution during the other reporting period, or that was paid by the financial institution during the other reporting period without having become payable, under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act, and

(B) in any other case, the number of days in the other reporting period, and

(iii) if the particular reporting period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day, all amounts, each of which is determined by the following formula in respect of tax under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act that became payable by the financial institution during the particular reporting period or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period — provided that the tax is in respect of property that is in whole or in part delivered or made available after the particular reporting period or in respect of a service that is rendered in whole or in part after the particular reporting period — or in respect of tax under section 218.01 of the Act that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period, and that is determined for a specified year of the financial institution that ends after the particular reporting period:

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

where

A is the amount of that tax,

B is the total of all input tax credits of the financial institution in respect of that tax,

C is

(A) if the financial institution is a distributed investment plan in the particular reporting period, the total of all amounts, each of which is determined by the formula

$$F \times G$$

where

F is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular

déclaration qui sont antérieurs à avril 2013,

D :

(A) si l'institution financière était un régime de placement par répartition au cours de l'autre période de déclaration, le total des montants dont chacun représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de l'autre période de déclaration, ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable, en vertu du paragraphe 165(1) ou de l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de l'autre période de déclaration,

(iii) si la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se termine à cette date ou par la suite, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule ci-après relativement à la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou aux articles 212 ou 218 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable — pourvu que cette taxe se rapporte à un bien livré ou rendu disponible en tout ou en partie après la période de déclaration donnée ou à un service rendu en tout ou en partie après cette période — ou relativement à la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable, et qui est déterminée pour son année déterminée se terminant après la période de déclaration donnée :

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

où :

A représente le montant de cette taxe,

B le total des crédits de taxe sur les intrants de l'institution financière au titre de cette taxe,

C :

(A) si l'institution financière est un régime de placement par répartition au cours de la période de déclaration donnée, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule suivante :

$$F \times G$$

où :

F représente un montant de taxe qui est devenu payable par



reporting period, or that was paid by the financial institution during the particular reporting period without having become payable

- (I) under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service, or
- (II) under section 218.01 of the Act for any specified year of the financial institution, and

G is

- (I) in the case of an amount of tax described in subclause (I) of the description of F, the extent to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before April 2013, and
- (II) in the case of an amount of tax described in subclause (II) of the description of F, the amount determined by the formula

$$H/I$$

where

H is the number of days before April 2013 in the specified year referred to in that subclause, and

I is the number of days in that specified year, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period before April 2013,

D is

(A) if the financial institution is a distributed investment plan in the particular reporting period, the total of all amounts, each of which is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution during the particular reporting period without having become payable, under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period, and

E is

(A) in the case of tax under section 218.01 of the Act, the percentage determined by dividing the

l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable :

- (I) selon le paragraphe 165(1) ou les articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service,
- (II) selon l'article 218.01 de la Loi pour une année déterminée de l'institution financière,

G :

- (I) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (I) de l'élément F, la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant avril 2013,
- (II) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (II) de l'élément F, le montant obtenu par la formule suivante :

$$H/I$$

où :

H représente le nombre de jours de l'année déterminée visée à cette subdivision qui sont antérieurs à avril 2013,

I le nombre de jours de cette année déterminée,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée qui sont antérieurs à avril 2013,

D :

(A) si l'institution financière est un régime de placement par répartition au cours de la période de déclaration donnée, le total des montants dont chacun représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable, en vertu du paragraphe 165(1) ou de l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée,

E :

(A) dans le cas de la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi, le

number of days in the specified year that are after March 2013 by the number of days in the specified year, and

(B) in any other case, 100% less the extent (expressed as a percentage) to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before the end of the particular reporting period, and

$G_{35}$  is the total of

(i) all amounts, each of which is an amount determined by the following formula in respect of tax under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act that became payable by the financial institution during the particular reporting period or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period — provided that the tax is in respect of a supply or importation of property (other than real property) that is in whole or in part delivered or made available before the reporting period of the financial institution that includes April 1, 2013, in respect of a supply of real property the ownership or possession of which is transferred before that reporting period or in respect of a supply of a service that is rendered in whole or in part before that reporting period — or in respect of tax under section 218.01 of the Act that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period, and that is determined for a specified year of the financial institution that ends before April 2013:

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

where

A is the amount of that tax,

B is the total of all input tax credits of the financial institution in respect of that tax,

C is

(A) if the particular reporting period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day and if the financial institution is a distributed investment plan in the particular reporting period, the total of all amounts, each of which is determined by the formula

$$F \times G$$

where

F is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular

pourcentage obtenu par la division du nombre de jours de l'année déterminée qui sont postérieurs à mars 2013 par le nombre de jours de l'année déterminée,

(B) dans les autres cas, 100 % moins le pourcentage qui représente la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant la fin de la période de déclaration donnée,

$G_{35}$  le total des montants suivants :

(i) le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule ci-après relativement à la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou aux articles 212 ou 218 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable — pourvu que cette taxe se rapporte soit à la fourniture ou à l'importation d'un bien (sauf un immeuble) qui est livré ou rendu disponible en tout ou en partie avant la période de déclaration de l'institution financière qui comprend le 1<sup>er</sup> avril 2013, soit à la fourniture d'un immeuble dont la propriété ou la possession est transférée avant cette période, soit à la fourniture d'un service qui est rendu en tout ou en partie avant cette période — ou relativement à la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable, et qui est déterminée pour son année déterminée se terminant avant avril 2013 :

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

où :

A représente le montant de cette taxe,

B le total des crédits de taxe sur les intrants de l'institution financière au titre de cette taxe,

C :

(A) si la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et prend fin à cette date ou par la suite et que l'institution financière est un régime de placement par répartition au cours de cette période, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule suivante :

$$F \times G$$

où :

F représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de la

reporting period, or that was paid by the financial institution during the particular reporting period without having become payable

- (I) under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service, or
- (II) under section 218.01 of the Act for any specified year of the financial institution, and

G is

- (I) in the case of an amount of tax described in subclause (I) of the description of F, the extent to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, after March 2013, and
- (II) in the case of an amount of tax described in subclause (II) of the description of F, the amount determined by the formula

H/I

where

H is the number of days after March 2013 in the specified year referred to in that subclause, and

I is the number of days in that specified year, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period after March 2013,

D is

(A) if the particular reporting period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day and if the financial institution is a distributed investment plan in the particular reporting period, the total of all amounts, each of which is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution during the particular reporting period without having become payable, under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period, and

période de déclaration donnée ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable :

- (I) selon le paragraphe 165(1) ou les articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service,
- (II) selon l'article 218.01 de la Loi pour une année déterminée de l'institution financière,

G :

- (I) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (I) de l'élément F, la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, après mars 2013,
- (II) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (II) de l'élément F, le montant obtenu par la formule suivante :

H/I

où :

H représente le nombre de jours de l'année déterminée visée à cette subdivision qui sont postérieurs à mars 2013,

I le nombre de jours de cette année déterminée,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée qui sont postérieurs à mars 2013,

D :

(A) si la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se termine à cette date ou par la suite et que l'institution financière est un régime de placement par répartition au cours de cette période, le total des montants dont chacun représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable, en vertu du paragraphe 165(1) ou de l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée,

E is

(A) in the case of tax under section 218.01 of the Act or real property, 100%, and

(B) in any other case, the extent (expressed as a percentage) to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before the reporting period of the financial institution that includes April 1, 2013,

(ii) if the particular reporting period begins after March 2013, all amounts, each of which is an amount determined by the following formula in respect of tax under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act that became payable by the financial institution during the particular reporting period or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period — provided that the tax is in respect of a supply or importation of property (other than real property) that is in whole or in part delivered or made available during another reporting period of the financial institution that begins before April 1, 2013 and ends on or after that day, in respect of a supply of real property the ownership or possession of which is transferred during the other reporting period or in respect of a service that is rendered in whole or in part during the other reporting period — or in respect of tax that became payable under section 218.01 of the Act by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution without having become payable during the particular reporting period, and that is determined for a specified year of the financial institution that begins before April 1, 2013 and ends on or after that day:

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

where

A is the amount of that tax,

B is the total of all input tax credits of the financial institution in respect of that tax,

C is

(A) in the case of tax under section 218.01 of the Act, the number of days in the specified year before April 2013, and

(B) in any other case,

(I) if the financial institution was a distributed investment plan in the other reporting period, the total of all amounts,

E :

(A) dans le cas de la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi ou d'un immeuble, 100 %,

(B) dans les autres cas, le pourcentage qui représente la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant la période de déclaration de l'institution financière qui comprend le 1<sup>er</sup> avril 2013,

(ii) si la période de déclaration donnée commence après mars 2013, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule ci-après relativement à la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou aux articles 212 ou 218 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable — pourvu que cette taxe se rapporte soit à la fourniture ou à l'importation d'un bien (sauf un immeuble) qui est livré ou rendu disponible en tout ou en partie au cours d'une autre période de déclaration de l'institution financière commençant avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se terminant à cette date ou par la suite, soit à la fourniture d'un immeuble dont la propriété ou la possession est transférée au cours de cette autre période de déclaration, soit à la fourniture d'un service qui est rendu en tout ou en partie au cours de cette autre période de déclaration — ou relativement à la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi qui est devenue payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payée par elle au cours de cette période sans être devenue payable, et qui est déterminée pour son année déterminée commençant avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se terminant à cette date ou par la suite :

$$(A - B) \times (C/D) \times E$$

où :

A représente le montant de cette taxe,

B le total des crédits de taxe sur les intrants de l'institution financière au titre de cette taxe,

C :

(A) dans le cas de la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi, le nombre de jours de l'année déterminée qui sont antérieurs à avril 2013,

(B) dans les autres cas :

(I) si l'institution financière était un régime de placement par répartition au cours de l'autre période de déclaration, le total

each of which is determined by the formula

$$F \times G$$

where

F is an amount of tax that became payable by the financial institution during the other reporting period, or that was paid by the financial institution during the other reporting period without having become payable

1. under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service, or
2. under section 218.01 of the Act for a particular specified year of the financial institution, and

G is

1. in the case of an amount of tax described in sub-subclause 1 of the description of F, the extent to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before April 2013, and
2. in the case of an amount of tax described in sub-subclause 2 of the description of F, the amount determined by the formula

$$H/I$$

where

H is the number of days in the particular specified year before April 2013, and

I is the number of days in the particular specified year, and

(II) in any other case, the number of days in the other reporting period before April 2013,

D is

(A) in the case of tax under section 218.01 of the Act, the total number of days in the specified year, and

(B) in any other case,

(I) if the financial institution was a distributed investment plan in the other reporting period, the total of all amounts,

des montants dont chacun est déterminé selon la formule suivante :

$$F \times G$$

où :

F représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de l'autre période de déclaration ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable :

1. selon le paragraphe 165(1) ou les articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service,
2. selon l'article 218.01 de la Loi pour une année déterminée donnée de l'institution financière,

G :

1. dans le cas d'un montant de taxe visé à la sous-subdivision 1 de l'élément F, la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant avril 2013,
2. dans le cas d'un montant de taxe visé à la sous-subdivision 2 de l'élément F, le montant obtenu par la formule suivante :

$$H/I$$

où :

H représente le nombre de jours de l'année déterminée donnée qui sont antérieurs à avril 2013,

I le nombre de jours de l'année déterminée donnée,

(II) dans les autres cas, le nombre de jours de l'autre période de déclaration qui sont antérieurs à avril 2013,

D :

(A) dans le cas de la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi, le nombre de jours de l'année déterminée,

(B) dans les autres cas :

(I) si l'institution financière était un régime de placement par répartition au cours de l'autre période de déclaration,

each of which is an amount of tax that became payable by the financial institution during the other reporting period, or that was paid by the financial institution during the other reporting period without having become payable, under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act, and  
 (II) in any other case, the total number of days in the other reporting period, and

E is

(A) in the case of tax under section 218.01 of the Act or real property, 100%, and

(B) in any other case, the extent (expressed as a percentage) to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, during the other reporting period, and

(iii) if the particular reporting period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day, the amount determined by the formula

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

where

A is the total of the following amounts, each of which is determined for the particular reporting period and the participating province:

(A) the total A amounts,

(B) the total for  $G_3$  in paragraph (a),

(C) the total for  $G_7$  in paragraph (b), and

(D) the total for subparagraph (i) of  $G_{34}$ ,

B is the total of the following amounts, each of which is determined for the particular reporting period and the participating province:

(A) the total B amounts,

(B) the total for  $G_2$  in paragraph (a), and

(C) the total for  $G_8$  in paragraph (b),

C is

(A) if the financial institution is a distributed investment plan, the total of all amounts, each of which is determined by the formula

$$E \times F$$

where

E is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution

le total des montants dont chacun représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de l'autre période de déclaration, ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable, en vertu du paragraphe 165(1) ou de l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi,

(II) dans les autres cas, le nombre de jours de l'autre période de déclaration,

E :

(A) dans le cas de la taxe prévue à l'article 218.01 de la Loi ou d'un immeuble, 100 %,

(B) dans les autres cas, le pourcentage qui représente la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, au cours de l'autre période de déclaration,

(iii) si la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et se termine à cette date ou par la suite, le montant obtenu par la formule suivante :

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

où :

A représente le total des montants ci-après, dont chacun est déterminé pour la période de déclaration donnée quant à la province participante :

(A) la valeur A,

(B) la valeur de l'élément  $G_3$  de la formule figurant à l'alinéa a),

(C) la valeur de l'élément  $G_7$  de la formule figurant à l'alinéa b),

(D) le total visé au sous-alinéa (i) de l'élément  $G_{34}$ ,

B le total des montants ci-après, dont chacun est déterminé pour la période de déclaration donnée quant à la province participante :

(A) la valeur B,

(B) la valeur de l'élément  $G_2$  de la formule figurant à l'alinéa a),

(C) la valeur de l'élément  $G_8$  de la formule figurant à l'alinéa b),

C :

(A) si l'institution financière est un régime de placement par répartition, le total des montants dont chacun est déterminé selon la formule suivante :

$$E \times F$$

où :

E représente un montant de taxe qui est devenu payable par

during the particular reporting period without having become payable

(I) under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service, or

(II) under section 218.01 of the Act for any specified year of the financial institution, and

F is

(I) in the case of an amount of tax described in subclause (I) of the description of E, the extent to which the property is delivered or made available, or the service is rendered, before April 2013, and

(II) in the case of an amount of tax described in subclause (II) of the description of E, the amount determined by the formula

$$G/H$$

where

G is the number of days before April 2013 in the specified year referred to in that subclause, and

H is the number of days in that specified year, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period before April 2013, and

D is

(A) if the financial institution is a distributed investment plan, the total of all amounts, each of which is an amount of tax that became payable by the financial institution during the particular reporting period, or that was paid by the financial institution during the particular reporting period without having become payable, under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act, and

(B) in any other case, the number of days in the particular reporting period,

$G_{36}$  is the specified percentage of the financial institution for the participating province and for the particular reporting period,

$G_{37}$  is the tax rate for the participating province,

$G_{38}$  is the rate set out in subsection 165(1) of the Act, and

l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable :

(I) selon le paragraphe 165(1) ou les articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service,

(II) selon l'article 218.01 de la Loi pour une année déterminée de l'institution financière,

F :

(I) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (I) de l'élément E, la mesure dans laquelle le bien est livré ou rendu disponible, ou le service rendu, avant avril 2013,

(II) dans le cas d'un montant de taxe visé à la subdivision (II) de l'élément E, le montant obtenu par la formule suivante :

$$G/H$$

où :

G représente le nombre de jours de l'année déterminée visée à cette subdivision qui sont antérieurs à avril 2013,

H le nombre de jours de cette année déterminée,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée qui sont antérieurs à avril 2013,

D :

(A) si l'institution financière est un régime de placement par répartition, le total des montants dont chacun représente un montant de taxe qui est devenu payable par l'institution financière au cours de la période de déclaration donnée, ou qui a été payé par elle au cours de cette période sans être devenu payable, en vertu du paragraphe 165(1) ou de l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi,

(B) dans les autres cas, le nombre de jours de la période de déclaration donnée,

$G_{36}$  le pourcentage déterminé applicable à l'institution financière quant à la province participante pour la période de déclaration donnée,

$G_{39}$  is the total of all amounts, each of which is a particular amount of tax that was paid or became payable by the financial institution under any of subsection 165(2) and section 212.1 of the Act in respect of a supply or importation of property or a service in respect of which tax under any of subsection 165(1) and sections 212, 218 and 218.01 of the Act became payable by the financial institution, or was paid by the financial institution without having become payable, in the particular reporting period of the financial institution that ends after March 2013 — to the extent that the particular amount of tax has not been included in the total F amounts for any reporting period, including the particular reporting period, of the financial institution — provided that the particular amount of tax is payable as a consequence of the application of Part 3.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations* or Divisions 2 and 3 of Part 9.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations, No. 2*; and

(h) if the particular reporting period begins before April 1, 2013 and ends on or after that day and if the participating province is Ontario, Nova Scotia, New Brunswick, British Columbia or Newfoundland and Labrador, the negative amount determined by the formula

$$-1 \times G_{40} \times G_{41} \times (G_{42}/G_{43})$$

where

$G_{40}$  is the total of all amounts, each of which is an amount of tax under any of subsection 165(1) and sections 212 and 218 of the Act in respect of a supply or importation of property or service for consumption or use exclusively in Prince Edward Island that became payable by the financial institution, or that was paid by the financial institution without having become payable, during a reporting period of the financial institution that precedes the particular reporting period, to the extent that the amount is included in the total A amounts for a reporting period that precedes the particular reporting period and is not included in the total B amounts for any reporting period, including the particular reporting period, of the financial institution, provided that tax is payable in respect of the supply or importation under any of subsection 165(2) and section 212.1 of the Act as a consequence of the application of Part 3.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations* or Divisions 2 and 3 of Part 9.1 of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations, No. 2*,

$G_{41}$  is the specified percentage of the financial institution for the participating province and for the particular reporting period,

$G_{37}$  le taux de taxe applicable à la province participante,

$G_{38}$  le taux fixé au paragraphe 165(1) de la Loi,

$G_{39}$  le total des montants dont chacun représente un montant de taxe donné qui a été payé ou est devenu payable par l'institution financière, en vertu du paragraphe 165(2) ou de l'article 212.1 de la Loi, relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service relativement à laquelle la taxe prévue au paragraphe 165(1) ou à l'un des articles 212, 218 et 218.01 de la Loi est devenue payable par l'institution financière, ou a été payée par elle sans être devenue payable, au cours de sa période de déclaration donnée se terminant après mars 2013 — dans la mesure où le montant de taxe donné n'a pas été inclus dans la valeur F pour une période de déclaration de l'institution financière, incluant la période donnée — pourvu que ce montant soit payable en raison de l'application de la partie 3.1 du *Règlement sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée* ou des sections 2 et 3 de la partie 9.1 du *Règlement n° 2 sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée*;

h) si la période de déclaration donnée commence avant le 1<sup>er</sup> avril 2013 et prend fin à cette date ou par la suite et que la province participante est l'Ontario, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, la Colombie-Britannique ou Terre-Neuve-et-Labrador, le montant négatif obtenu par la formule suivante :

$$-1 \times G_{40} \times G_{41} \times (G_{42}/G_{43})$$

où :

$G_{40}$  représente le total des montants dont chacun représente un montant de taxe prévu au paragraphe 165(1) ou aux articles 212 ou 218 de la Loi relativement à la fourniture ou à l'importation d'un bien ou d'un service destiné à être consommé ou utilisé exclusivement à l'Île-du-Prince-Édouard qui est devenu payable par l'institution financière au cours d'une période de déclaration de celle-ci qui précède la période de déclaration donnée, ou qui a été payé par elle au cours d'une telle période sans être devenu payable, dans la mesure où le montant est inclus dans la valeur A pour une période de déclaration précédant la période de déclaration donnée et n'est pas inclus dans la valeur B pour une période de déclaration quelconque de l'institution financière, incluant la période donnée, pourvu qu'une taxe soit payable relativement à la fourniture ou à l'importation en vertu du paragraphe 165(2) ou de l'article 212.1 de la Loi en raison de l'application de la partie 3.1 du *Règlement sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée* ou des sections 2 et 3 de la partie 9.1 du *Règlement n° 2 sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée*,



G<sub>42</sub> is  
 (i) if the participating province is British Columbia, 7%, and  
 (ii) in any other case, the tax rate for the participating province, and  
 G<sub>43</sub> is the rate set out in subsection 165(1) of the Act.

**4. (1) The portion of subparagraph 59(d)(i) of the Regulations before clause (A) is replaced by the following:**

(i) for the purposes of these Regulations and the description of C in subsection 225.2(2) of the Act and despite sections 19 and 32, the investment plan's percentage for a participating province and for the preceding taxation year is equal to whichever of the following is applicable:

**(2) Subparagraph 59(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) for the purposes of these Regulations and the description of C in subsection 225.2(2) of the Act and despite sections 19 and 32, the investment plan's percentage for a participating province and for the taxation year in which the particular fiscal year ends is equal to

(A) if an election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the investment plan's percentage for the participating province and for the preceding taxation year, or

(B) if no election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the percentage that would be the investment plan's particular percentage for the participating province and for the preceding taxation year if the particular percentage were determined in accordance with the rules set out in

(I) paragraph 60.1(b), if the investment plan has elected in prescribed form containing prescribed information to have that paragraph apply, or

(II) paragraph 60.1(c), in any other case, and

**(3) Clauses (A) and (B) of the description of A in subparagraph 59(d)(iii) of the Regulations are replaced by the following:**

(A) when no election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the investment plan's percentage for a participating province and for the preceding taxation year were determined in accordance with the rules set out in section 60.1, and

(B) when an election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year,

G<sub>41</sub> le pourcentage déterminé applicable à l'institution financière quant à la province participante pour la période de déclaration donnée,

G<sub>42</sub> :  
 (i) si la province participante est la Colombie-Britannique, 7 %,  
 (ii) dans les autres cas, le taux de taxe applicable à la province participante,

G<sub>43</sub> le taux fixé au paragraphe 165(1) de la Loi.

**4. (1) Le passage du sous-alinéa 59d)(i) du même règlement précédant la division (A) est remplacé par ce qui suit :**

(i) pour l'application du présent règlement et de l'élément C de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi et malgré les articles 19 et 32, le pourcentage applicable au régime quant à une province participante pour l'année d'imposition précédente correspond à celle des estimations ci-après qui est applicable :

**(2) Le sous-alinéa 59d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) pour l'application du présent règlement et de l'élément C de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi et malgré les articles 19 et 32, le pourcentage applicable au régime quant à une province participante pour l'année d'imposition dans laquelle l'exercice donné prend fin correspond à celui des pourcentages ci-après qui est applicable :

(A) si le choix prévu à l'article 50 est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à la province participante pour l'année d'imposition précédente,

(B) si aucun choix fait selon l'article 50 n'est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage qui correspondrait au pourcentage donné applicable au régime quant à la province participante pour l'année d'imposition précédente si ce pourcentage était déterminé conformément aux règles énoncées :

(I) à l'alinéa 60.1b), dans le cas où le régime de placement a fait un choix, dans un document établi en la forme déterminée par le ministre et contenant les renseignements qu'il détermine, afin que cet alinéa s'applique,

(II) à l'alinéa 60.1c), dans les autres cas,

**(3) Les divisions (A) et (B) de l'élément A de la formule figurant au sous-alinéa 59d)(iii) du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

(A) dans le cas où aucun choix fait selon l'article 50 n'est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à une province participante pour l'année d'imposition précédente était déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 60.1,

the investment plan's percentage for a participating province and for the taxation year in which the particular fiscal year ends were determined in accordance with the rules set out in section 60.1, and

**5. The Regulations are amended by adding the following after section 60:**

New non-stratified investment plan — percentage

**60.1** If units of a non-stratified investment plan that is a selected listed financial institution and not an exchange-traded fund are issued, distributed or offered for sale in a particular fiscal year that ends in a particular taxation year of the investment plan, if immediately before the issuance, distribution or offering for sale no units of the investment plan are issued and outstanding, if no election is in effect under section 49 or 61 in respect of the investment plan throughout the particular fiscal year and if paragraph 59(d) does not apply to the investment plan, the following rules apply:

- (a) for the purposes of this section,
  - (i) the "particular attribution point" is the attribution point in respect of the investment plan for the taxation year of the investment plan that precedes the particular taxation year (in this section referred to as the "preceding taxation year"), and
  - (ii) the "particular calendar year" is the calendar year that includes the particular attribution point;
- (b) if the investment plan has elected in prescribed form containing prescribed information to have this paragraph apply, subsections 32(1) and (2) apply for the purpose of determining the investment plan's percentage for a participating province and for the preceding taxation year, except that the description of C in paragraph 32(1)(a) and the description of C in paragraph 32(1)(b) are each to be read without reference to subparagraph (ii);
- (c) if paragraph (b) does not apply,
  - (i) for the purposes of these Regulations and the description of C in subsection 225.2(2) of the Act and despite sections 19 and 32, the investment plan's percentage for the preceding taxation year and for any one participating province (in this paragraph referred to as the "selected province") having the highest tax rate on the first day of the particular fiscal year is the percentage determined by the formula

$$(A/B) + (C \times A/D) + [(1 - C) - (D/B)]$$

where

A is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is resident in the selected province on the particular attribution point,

(B) dans le cas où le choix prévu à l'article 50 est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à une province participante pour l'année d'imposition dans laquelle l'exercice prend fin était déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 60.1,

**5. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 60, de ce qui suit :**

Nouveau régime de placement non stratifié — pourcentage

**60.1** Si des unités d'un régime de placement non stratifié qui est une institution financière désignée particulière mais non un fonds coté en bourse sont émises, distribuées ou mises en vente au cours d'un exercice donné se terminant dans une année d'imposition donnée du régime, qu'aucune unité du régime n'est émise et en circulation immédiatement avant l'émission, la distribution ou la mise en vente, qu'aucun choix fait selon les articles 49 ou 61 n'est en vigueur relativement au régime tout au long de l'exercice donné et que l'alinéa 59d) ne s'applique pas au régime, les règles ci-après s'appliquent :

- a) pour l'application du présent article :
  - (i) « moment d'attribution donné » s'entend du moment d'attribution relatif au régime pour son année d'imposition qui précède l'année d'imposition donnée (appelée « année d'imposition précédente » au présent article),
  - (ii) « année civile donnée » s'entend de l'année civile qui comprend le moment d'attribution donné;
- b) si le régime a fait un choix, dans un document établi en la forme déterminée par le ministre et contenant les renseignements qu'il détermine, afin que le présent alinéa s'applique, le pourcentage qui lui est applicable quant à une province participante pour l'année d'imposition précédente est déterminé selon les paragraphes 32(1) et (2); toutefois, l'élément C de la formule figurant à l'alinéa 32(1)a) et l'élément C de la formule figurant à l'alinéa 32(1)b) s'appliquent chacun compte non tenu de leur sous-alinéa (ii);
- c) si l'alinéa b) ne s'applique pas :
  - (i) pour l'application du présent règlement et de l'élément C de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi et malgré les articles 19 et 32, le pourcentage applicable au régime pour l'année d'imposition précédente quant à une province participante en particulier (appelée « province désignée » au présent alinéa) qui présente le taux de taxe le plus élevé le premier jour de l'exercice donné s'obtient par la formule suivante :

$$(A/B) + (C \times A/D) + [(1 - C) - (D/B)]$$

où :

A représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle réside dans la province désignée à ce moment,

B is the total value, on the particular attribution point, of the units of the investment plan other than units held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is not resident in Canada on the particular attribution point,

C is the lesser of 0.1 and the amount determined by the formula

$$C_1/C_2$$

where

$C_1$  is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person in respect of which the investment plan does not know, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point or, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

$C_2$  is the amount determined for B, and

D is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person resident in Canada on the particular attribution point and in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, the province in which the person is resident on the particular attribution point,

(ii) for the purposes of these Regulations and the description of C in subsection 225.2(2) of the Act and despite sections 19 and 32, the investment plan's percentage for the preceding taxation year and for a participating province (other than the selected province) in which the investment plan has a permanent establishment in the particular taxation year is the percentage determined by the formula

$$(A/B) + (C \times A/D)$$

where

A is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is resident in the participating province on the particular attribution point,

B is the total value, on the particular attribution point, of the units of the investment plan other than units held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is not resident in Canada on the particular attribution point,

C is the lesser of 0.1 and the amount determined by the formula

$$C_1/C_2$$

B la valeur totale, au moment d'attribution donné, des unités du régime autres que celles détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle ne réside pas au Canada à ce moment,

C 0,1 ou, s'il est moins élevé, le montant obtenu par la formule suivante :

$$C_1/C_2$$

où :

$C_1$  représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime ne sait pas, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside au Canada à ce moment ou, dans le cas d'une personne résidant au Canada, ne sait pas, à cette date, dans quelle province elle réside à ce moment,

$C_2$  la valeur de l'élément B,

D le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au moment d'attribution donné, par une personne résidant au Canada à ce moment dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, dans quelle province elle réside à ce moment,

(ii) pour l'application du présent règlement et de l'élément C de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi et malgré les articles 19 et 32, le pourcentage applicable au régime pour l'année d'imposition précédente quant à une province participante (sauf la province désignée) dans laquelle le régime a un établissement stable au cours de l'année d'imposition donnée s'obtient par la formule suivante :

$$(A/B) + (C \times A/D)$$

où :

A représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle réside dans la province participante à ce moment,

B la valeur totale, au moment d'attribution donné, des unités du régime autres que celles détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle ne réside pas au Canada à ce moment,

C 0,1 ou, s'il est moins élevé, le montant obtenu par la formule suivante :

$$C_1/C_2$$

où :

$C_1$  représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au

where

$C_1$  is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person in respect of which the investment plan does not know, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point or, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

$C_2$  is the amount determined for B, and

D is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the investment plan held, on the particular attribution point, by a person resident in Canada on the particular attribution point and in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

(iii) for the purposes of subparagraphs (i) and (ii), if, for the particular attribution point, the total of all amounts — each of which is the total value of the particular units of the investment plan held on the particular attribution point by a person in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point and knows, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point — is less than 50% of the total value of the units of the investment plan on the particular attribution point,

(A) the units of the investment plan, other than the particular units, are deemed to be held on the particular attribution point by a particular person and not by any other person,

(B) the particular person is deemed to be resident on the particular attribution point in Canada and in the selected province referred to in subparagraph (i) for the preceding taxation year, and

(C) the investment plan is deemed to know on December 31 of the particular calendar year that the particular person is, on the particular attribution point, resident in Canada and in the selected province; and

(d) if the particular attribution point is after September 30 of the calendar year in which the particular fiscal year ends, for the purposes of these Regulations and the description of C in subsection 225.2(2) of the Act and despite sections 19 and 32, the investment plan's percentage for a participating province and for the particular taxation year is equal to the investment plan's percentage

moment d'attribution donné, par une personne dont le régime ne sait pas, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside au Canada à ce moment ou, dans le cas d'une personne résidant au Canada, ne sait pas, à cette date, dans quelle province elle réside à ce moment,

$C_2$  la valeur de l'élément B,

D le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités du régime détenues, au moment d'attribution donné, par une personne résidant au Canada à ce moment dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, dans quelle province elle réside à ce moment,

(iii) pour l'application des sous-alinéas (i) et (ii), si, au moment d'attribution donné, le total des montants — dont chacun représente la valeur totale des unités données du régime détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside ou non au Canada à ce moment et, dans l'affirmative, dans quelle province elle réside à ce moment — est inférieur à 50 % de la valeur totale des unités du régime à ce moment, les règles ci-après s'appliquent :

(A) les unités du régime, à l'exception des unités données, sont réputées être détenues à ce moment par une personne donnée et non par une autre personne,

(B) la personne donnée est réputée résider, à ce moment, au Canada et dans la province désignée visée au sous-alinéa (i) pour l'année d'imposition précédente,

(C) le régime est réputé savoir, le 31 décembre de l'année civile donnée, que la personne donnée, à ce moment, réside au Canada et dans la province désignée;

d) si le moment d'attribution donné est postérieur au 30 septembre de l'année civile dans laquelle l'exercice donné prend fin, pour l'application du présent règlement et de l'élément C de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi et malgré les articles 19 et 32, le pourcentage applicable au régime quant à une province participante pour l'année d'imposition donnée correspond au pourcentage qui lui est applicable quant à cette province pour l'année d'imposition précédente.

for the participating province and for the preceding taxation year.

**6. (1) The portion of subparagraph 62(d)(i) of the Regulations before clause (A) is replaced by the following:**

(i) for the purposes of these Regulations and the description of  $A_6$  in subsection 225.2(2) of the Act, as adapted by subsection 48(1), and despite sections 19 and 30, the investment plan's percentage for the series, for a participating province and for the preceding taxation year is equal to whichever of the following is applicable:

**(2) Subparagraph 62(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) for the purposes of these Regulations and the description of  $A_6$  in subsection 225.2(2) of the Act, as adapted by subsection 48(1), and despite sections 19 and 30, the investment plan's percentage for the series, for a participating province and for the taxation year in which the particular fiscal year ends is equal to

(A) if an election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the investment plan's percentage for the series, for the participating province and for the preceding taxation year, or

(B) if no election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the percentage that would be the investment plan's particular percentage for the series, for the participating province and for the preceding taxation year if the particular percentage were determined in accordance with the rules set out in

(I) paragraph 63.1(b), if the investment plan has elected in prescribed form containing prescribed information to have that paragraph apply to the series, or

(II) paragraph 63.1(c), in any other case, and

**(3) Clauses (A) and (B) of the description of A in subparagraph 62(d)(iii) of the Regulations are replaced by the following:**

(A) when no election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the investment plan's percentage for the series, for a participating province and for the preceding taxation year were determined in accordance with the rules set out in section 63.1, and

(B) when an election under section 50 is in effect throughout the particular fiscal year, the investment plan's percentage for the series, for a participating province and for the taxation year in which the particular fiscal year ends were determined in accordance with the rules set out in section 63.1, and

**6. (1) Le passage du sous-alinéa 62d)(i) du même règlement précédant la division (A) est remplacé par ce qui suit :**

(i) pour l'application du présent règlement et de l'élément  $A_6$  de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi, adaptée par le paragraphe 48(1), et malgré les articles 19 et 30, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à une province participante pour l'année d'imposition précédente correspond à celle des estimations ci-après qui est applicable :

**(2) Le sous-alinéa 62d)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) pour l'application du présent règlement et de l'élément  $A_6$  de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi, adaptée par le paragraphe 48(1), et malgré les articles 19 et 30, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à une province participante pour l'année d'imposition dans laquelle l'exercice donné prend fin correspond à celui des pourcentages ci-après qui est applicable :

(A) si le choix prévu à l'article 50 est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à la province participante pour l'année d'imposition précédente,

(B) si aucun choix fait selon l'article 50 n'est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage qui correspondrait au pourcentage donné applicable au régime quant à la série et à la province participante pour l'année d'imposition précédente si ce pourcentage était déterminé conformément aux règles énoncées :

(I) à l'alinéa 63.1b), dans le cas où le régime a fait un choix, dans un document établi en la forme déterminée par le ministre et contenant les renseignements qu'il détermine, afin que cet alinéa s'applique à la série,

(II) à l'alinéa 63.1c), dans les autres cas,

**(3) Les divisions (A) et (B) de l'élément A de la formule figurant au sous-alinéa 62d)(iii) du même règlement sont remplacées par ce qui suit :**

(A) dans le cas où aucun choix fait selon l'article 50 n'est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à une province participante pour l'année d'imposition précédente était déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 63.1,

(B) dans le cas où le choix prévu à l'article 50 est en vigueur tout au long de l'exercice donné, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à une province participante pour l'année d'imposition dans laquelle l'exercice prend fin était déterminé conformément aux règles énoncées à l'article 63.1,

**7. The portion of section 63 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

New series —  
elected method

**63.** If units of a series of an investment plan that is a selected listed financial institution are issued, distributed or offered for sale in a particular fiscal year that ends in a particular taxation year of the investment plan, if immediately before the issuance, distribution or offering for sale no units of the series are issued and outstanding and if no election is in effect under section 49 or 64 in respect of the series and the particular fiscal year, the investment plan may elect in prescribed form containing prescribed information to have the following rules apply:

**8. The Regulations are amended by adding the following after section 63:**

New series —  
percentage

**63.1** If units of a series (other than an exchange-traded series) of an investment plan that is a selected listed financial institution are issued, distributed or offered for sale in a particular fiscal year that ends in a particular taxation year of the investment plan, if immediately before the issuance, distribution or offering for sale no units of the series are issued and outstanding, if no election is in effect under section 49 or 64 in respect of the series throughout the particular fiscal year and if paragraph 62(d) does not apply to the series, the following rules apply:

- (a) for the purposes of this section,
  - (i) the “particular attribution point” is the attribution point in respect of the series for the taxation year of the investment plan that precedes the particular taxation year (in this section referred to as “the preceding taxation year”), and
  - (ii) the “particular calendar year” is the calendar year that includes the particular attribution point;
- (b) if the investment plan has elected in prescribed form containing prescribed information to have this paragraph apply to the series, subsections 30(1) and (2) apply for the purpose of determining the investment plan’s percentage for the series, for a participating province and for the preceding taxation year, except that the description of C in paragraph 30(1)(a) and the description of C in paragraph 30(1)(b) are each to be read without reference to subparagraph (ii);
- (c) if paragraph (b) does not apply,
  - (i) for the purposes of these Regulations and the description of  $A_6$  in subsection 225.2(2) of the Act, as adapted by subsection 48(1), and despite sections 19 and 30, the investment plan’s percentage for the preceding taxation year, for the series and for any one participating province (in this paragraph referred to as the “selected province”) having the highest tax rate on the first day of the particular fiscal year is the percentage determined by the formula

**7. Le passage de l’article 63 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

Nouvelle  
série —  
choix de  
méthode

**63.** Si des unités d’une série d’un régime de placement qui est une institution financière désignée particulière sont émises, distribuées ou mises en vente au cours d’un exercice donné se terminant dans une année d’imposition donnée du régime, qu’aucune unité de la série n’est émise et en circulation immédiatement avant l’émission, la distribution ou la mise en vente et qu’aucun choix fait selon les articles 49 ou 64 n’est en vigueur relativement à la série et à l’exercice donné, le régime peut faire un choix, dans un document établi en la forme déterminée par le ministre et contenant les renseignements qu’il détermine, afin que les règles ci-après s’appliquent :

**8. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 63, de ce qui suit :**

Nouvelle  
série —  
pourcentage

**63.1** Si des unités d’une série (sauf une série cotée en bourse) d’un régime de placement qui est une institution financière désignée particulière sont émises, distribuées ou mises en vente au cours d’un exercice donné se terminant dans une année d’imposition donnée du régime, qu’aucune unité de la série n’est émise et en circulation immédiatement avant l’émission, la distribution ou la mise en vente, qu’aucun choix fait selon les articles 49 ou 64 n’est en vigueur relativement à la série tout au long de l’exercice donné et que l’alinéa 62d) ne s’applique pas à la série, les règles ci-après s’appliquent :

- a) pour l’application du présent article :
  - (i) « moment d’attribution donné » s’entend du moment d’attribution relatif à la série pour l’année d’imposition du régime qui précède l’année d’imposition donnée (appelée « année d’imposition précédente » au présent article),
  - (ii) « année civile donnée » s’entend de l’année civile qui comprend le moment d’attribution donné;
- b) si le régime a fait un choix, dans un document établi en la forme déterminée par le ministre et contenant les renseignements qu’il détermine, afin que le présent alinéa s’applique à la série, le pourcentage qui lui est applicable quant à la série et à une province participante pour l’année d’imposition précédente est déterminé selon les paragraphes 30(1) et (2); toutefois, l’élément C de la formule figurant à l’alinéa 30(1)a) et l’élément C de la formule figurant à l’alinéa 30(1)b) s’appliquent chacun compte non tenu de leur sous-alinéa (ii);
- c) si l’alinéa b) ne s’applique pas :
  - (i) pour l’application du présent règlement et de l’élément  $A_6$  de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi, adaptée par le paragraphe 48(1), et malgré les articles 19 et 30, le pourcentage applicable au régime pour l’année d’imposition précédente quant à la série et à une province participante en particulier (appelée « province désignée » au présent alinéa) qui présente le taux de taxe le plus élevé le premier

$$(A/B) + (C \times A/D) + [(1 - C) - (D/B)]$$

where

A is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is resident in the selected province on the particular attribution point,

B is the total value, on the particular attribution point, of the units of the series other than units held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is not resident in Canada on the particular attribution point,

C is the lesser of 0.1 and the amount determined by the formula

$$C_1/C_2$$

where

C<sub>1</sub> is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person in respect of which the investment plan does not know, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point or, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

C<sub>2</sub> is the amount determined for B, and

D is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person resident in Canada on the particular attribution point and in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, the province in which the person is resident on the particular attribution point,

(ii) for the purposes of these Regulations and the description of A<sub>6</sub> in subsection 225.2(2) of the Act, as adapted by subsection 48(1), and despite sections 19 and 30, the investment plan's percentage for the preceding taxation year, for the series and for a participating province (other than the selected province) in which the investment plan has a permanent establishment in the particular taxation year is the percentage determined by the formula

$$(A/B) + (C \times A/D)$$

where

A is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is resident in the participating province on the particular attribution point,

jour de l'exercice donné s'obtient par la formule suivante :

$$(A/B) + (C \times A/D) + [(1 - C) - (D/B)]$$

où :

A représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle réside dans la province désignée à ce moment,

B la valeur totale, au moment d'attribution donné, des unités de la série autres que celles détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle ne réside pas au Canada à ce moment,

C 0,1 ou, s'il est moins élevé, le montant obtenu par la formule suivante :

$$C_1/C_2$$

où :

C<sub>1</sub> représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime ne sait pas, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside au Canada à ce moment ou, dans le cas d'une personne résidant au Canada, ne sait pas, à cette date, dans quelle province elle réside à ce moment,

C<sub>2</sub> la valeur de l'élément B,

D le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne résidant au Canada à ce moment dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, dans quelle province elle réside à ce moment,

(ii) pour l'application du présent règlement et de l'élément A<sub>6</sub> de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi, adaptée par le paragraphe 48(1), et malgré les articles 19 et 30, le pourcentage applicable au régime pour l'année d'imposition précédente quant à la série et à une province participante (sauf la province désignée) dans laquelle le régime a un établissement stable au cours de l'année d'imposition donnée s'obtient par la formule suivante :

$$(A/B) + (C \times A/D)$$

où :

A représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle réside dans la province participante à ce moment,

B la valeur totale, au moment d'attribution donné, des unités de la série autres que

B is the total value, on the particular attribution point, of the units of the series other than units held, on the particular attribution point, by a person that the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, is not resident in Canada on the particular attribution point,

C is the lesser of 0.1 and the amount determined by the formula

$$C_1/C_2$$

where

$C_1$  is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person in respect of which the investment plan does not know, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point or, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

$C_2$  is the amount determined for B, and

D is the total of all amounts, each of which is the total value of the units of the series held, on the particular attribution point, by a person resident in Canada on the particular attribution point and in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, the province in which the person is resident on the particular attribution point, and

(iii) for the purposes of subparagraphs (i) and (ii), if, for the particular attribution point, the total of all amounts — each of which is the total value of the particular units of the series held on the particular attribution point by a person in respect of which the investment plan knows, on December 31 of the particular calendar year, whether or not the person is resident in Canada on the particular attribution point and knows, in the case of persons resident in Canada, the province in which the person is resident on the particular attribution point — is less than 50% of the total value of the units of the series on the particular attribution point,

(A) the units of the series, other than the particular units, are deemed to be held on the particular attribution point by a particular person and not by any other person,

(B) the particular person is deemed to be resident on the particular attribution point in Canada and in the selected province referred to in subparagraph (i) for the series and for the preceding taxation year, and

(C) the investment plan is deemed to know on December 31 of the particular calendar year that the particular person is, on the particular attribution point, resident in Canada and in the selected province; and

celles détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, qu'elle ne réside pas au Canada à ce moment,

C 0,1 ou, s'il est moins élevé, le montant obtenu par la formule suivante :

$$C_1/C_2$$

où :

$C_1$  représente le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne dont le régime ne sait pas, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside au Canada à ce moment ou, dans le cas d'une personne résidant au Canada, ne sait pas, à cette date, dans quelle province elle réside à ce moment,

$C_2$  la valeur de l'élément B,

D le total des montants dont chacun représente la valeur totale des unités de la série détenues, au moment d'attribution donné, par une personne résidant au Canada à ce moment dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, dans quelle province elle réside à ce moment,

(iii) pour l'application des sous-alinéas (i) et (ii), si, au moment d'attribution donné, le total des montants — dont chacun représente la valeur totale des unités données de la série détenues à ce moment par une personne dont le régime sait, le 31 décembre de l'année civile donnée, si elle réside ou non au Canada à ce moment et, dans l'affirmative, dans quelle province elle réside à ce moment — est inférieur à 50 % de la valeur totale des unités de la série à ce moment, les règles ci-après s'appliquent :

(A) les unités de la série, à l'exception des unités données, sont réputées être détenues à ce moment par une personne donnée et non par une autre personne,

(B) la personne donnée est réputée résider, à ce moment, au Canada et dans la province désignée visée au sous-alinéa (i) quant à la série pour l'année d'imposition précédente,

(C) le régime est réputé savoir, le 31 décembre de l'année civile donnée, que la personne donnée, à ce moment, réside au Canada et dans la province désignée;

d) si le moment d'attribution donné est postérieur au 30 septembre de l'année civile dans laquelle l'exercice donné prend fin, pour l'application du présent règlement et de l'élément  $A_0$  de la formule figurant au paragraphe 225.2(2) de la Loi, adaptée par le paragraphe 48(1), et malgré les articles 19 et 30, le pourcentage applicable au régime quant à la série et à une province participante pour l'année d'imposition donnée correspond au pourcentage qui lui est applicable quant à la série et à cette province pour l'année d'imposition précédente.



(d) if the particular attribution point is after September 30 of the calendar year in which the particular fiscal year ends, for the purposes of these Regulations and the description of A<sub>6</sub> in subsection 225.2(2) of the Act, as adapted by subsection 48(1), and despite sections 19 and 30, the investment plan's percentage for the series, for a participating province and for the particular taxation year is equal to the investment plan's percentage for the series, for the participating province and for the preceding taxation year.

**PART 2**

**NEW HARMONIZED VALUE-ADDED TAX SYSTEM REGULATIONS**

**9. The *New Harmonized Value-added Tax System Regulations*<sup>2</sup> are amended by adding the following after section 58.45:**

**58.46** Despite subsection 31(9) of the *New Harmonized Value-added Tax System Regulations, No. 2*, if a person produces tangible personal property for sale and if the production of tangible personal property carried on by the person in Canada during the last fiscal year of the person that is before April 1, 2013 is carried on primarily in Prince Edward Island, an election made by the person under subsection 31(8) of those Regulations that sets out July 1, 2012 as the day on which the election is to become effective shall be filed with the Minister on or before September 1, 2014.

Exception —  
election to use  
production  
proxy

**PART 3**

**APPLICATION**

**10. (1) Sections 1 to 3 and 9 apply in respect of a reporting period of a person that ends on or after April 1, 2013.**

**(2) Sections 4 to 6 and 8 apply in respect of a reporting period of a person that ends on or after July 1, 2010.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue**

On April 18, 2012, the Government of Prince Edward Island (P.E.I.) announced its intention to adopt the Harmonized Sales Tax (HST) at a rate of 14%, to be composed of a 5% federal component and a 9% provincial component, with an effective date of April 1,

<sup>2</sup> SOR/2010-117

**PARTIE 2**

**RÈGLEMENT SUR LE NOUVEAU RÉGIME DE LA TAXE À VALEUR AJOUTÉE HARMONISÉE**

**9. Le *Règlement sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée*<sup>2</sup> est modifié par adjonction, après l'article 58.45, de ce qui suit :**

**58.46** Malgré le paragraphe 31(9) du *Règlement n° 2 sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée*, si une personne produit des biens meubles corporels destinés à la vente et que la production de tels biens effectuée par la personne au Canada au cours de son dernier exercice précédant le 1<sup>er</sup> avril 2013 est effectuée principalement à l'Île-du-Prince-Édouard, le document concernant le choix qu'elle fait en vertu du paragraphe 31(8) de ce règlement, dont la date d'entrée en vigueur est le 1<sup>er</sup> juillet 2012, doit être présenté au ministre au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2014.

Exception —  
choix de  
méthode

**PARTIE 3**

**APPLICATION**

**10. (1) Les articles 1 à 3 et 9 s'appliquent relativement aux périodes de déclaration d'une personne se terminant après mars 2013.**

**(2) Les articles 4 à 6 et 8 s'appliquent relativement aux périodes de déclaration d'une personne se terminant après juin 2010.**

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

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

**Enjeux**

Le 18 avril 2012, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) a annoncé son intention d'adopter la taxe de vente harmonisée (TVH) au taux de 14 % — constituée d'une composante fédérale de 5 % et d'une composante provinciale de 9 % — à

<sup>2</sup> DORS/2010-117

2013. This was confirmed when, on November 26, 2012, a Comprehensive Integrated Tax Coordination Agreement (Canada-P.E.I. CITCA) was signed between the Government of Canada and the Government of P.E.I., providing the necessary framework for the implementation of the HST in P.E.I.

In order to facilitate the transition to the HST, P.E.I. announced proposed transitional rules and input tax credit recapture rules on November 8, 2012. These rules generally specify the tax rate that should be applied for transactions that straddle the April 1, 2013, implementation date. With the passage of the *Provincial Choice Tax Framework Act* on December 15, 2009, Parliament approved mechanisms to facilitate the application of the harmonized value-added tax system by way of regulations. The bulk of the transitional rules have already been implemented in the *Regulations Amending Various GST/HST Regulations (Prince Edward Island)*, but additional transitional rules mainly affecting certain financial institutions are also required to implement P.E.I.'s decision to adopt the HST.

A technical amendment, related to the implementation of the HST in P.E.I., and technical and housekeeping amendments to the *Selected Listed Financial Institutions Attribution Method (GST/HST) Regulations* (the SLFI Regulations) are also needed.

### Objectives

- Formalize and give legal effect to P.E.I.'s decision to adopt the HST.
- Make necessary housekeeping and technical amendments.

### Description

The SLFI Regulations, along with certain sections of the *Excise Tax Act*, set out special rules by which certain financial institutions are required to calculate the amount of the provincial component of the HST remittable by them, or refundable to them, for each of their reporting periods. These rules are collectively referred to as the "special attribution method" and the financial institutions to which these rules apply are referred to as "selected listed financial institutions" or "SLFIs." The SLFI Regulations also prescribe which financial institutions are selected listed financial institutions (generally speaking, financial institutions operating in an HST province and in at least one other province).

Under the special attribution method, SLFIs make adjustments to their net tax otherwise determined under the general rules of the *Excise Tax Act*. The adjustments take into account the provincial component of the HST in respect of the SLFI's purchases of goods and services for use in activities carried out within both the HST-participating provinces and the non-participating provinces. In the absence of the special attribution method, the SLFI would be required to track the actual extent to which goods and services purchased by it were for use in each of the HST-participating provinces and in the non-participating provinces. The net tax adjustments provided for under the special attribution method rules serve as a proxy for the amount of the HST that should be borne by an SLFI on property and services consumed by it in its activities undertaken in relation to the HST-participating provinces, while avoiding the complexity of detailed tracking.

compter du 1<sup>er</sup> avril 2013. Cette initiative a été confirmée le 26 novembre 2012 lorsqu'une entente intégrée globale de coordination fiscale (EIGCF Canada-Î.-P.-É.), prévoyant le cadre pour la mise en œuvre de la TVH à l'Î.-P.-É., a été conclue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de l'Î.-P.-É.

Afin de faciliter le passage à la TVH, l'Î.-P.-É. a publié un projet de règles transitoires et de règles sur la récupération du crédit de taxe sur les intrants le 8 novembre 2012. Ces règles prévoient, de façon générale, le taux de taxe à appliquer aux opérations qui chevauchent la date de mise en œuvre du 1<sup>er</sup> avril 2013. En adoptant la *Loi sur le cadre du choix provincial en matière fiscale* le 15 décembre 2009, le Parlement a approuvé la mise en place de mécanismes facilitant l'application du régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée par voie de règlement. La majeure partie des règles transitoires ont déjà été mises en œuvre par le *Règlement modifiant divers règlements relatifs à la TPS/TVH (Île-du-Prince-Édouard)*. Toutefois, des règles transitoires additionnelles concernant principalement certaines institutions financières sont nécessaires afin de donner suite à la décision de l'Î.-P.-É. d'adopter la TVH.

Il est également nécessaire d'apporter une modification technique liée à la mise en œuvre de la TVH à l'Î.-P.-É. ainsi que des modifications d'ordre administratif et technique touchant le *Règlement sur la méthode d'attribution attribuable aux institutions financières désignées particulières (TPS/TVH)* [règlement relatif aux IFDP].

### Objectifs

- Codifier la décision de l'Î.-P.-É. d'adopter la TVH et y donner force juridique.
- Apporter les modifications d'ordre administratif et technique requises.

### Description

Le règlement relatif aux IFDP de même que certains articles de la *Loi sur la taxe d'accise* prévoient des règles spéciales selon lesquelles certaines institutions financières sont tenues de calculer, pour chacune de leurs périodes de déclaration, le montant de la composante provinciale de la TVH qu'elles ont à verser ou qui leur est remboursable. Ces règles constituent la « méthode d'attribution spéciale », et les institutions financières auxquelles elles s'appliquent sont des « institutions financières désignées particulières » (IFDP). Les institutions financières qui constituent des institutions financières désignées particulières (de façon générale, les institutions financières qui exercent leurs activités à la fois dans une province participant au régime de la TVH et dans au moins une autre province) sont décrites dans le règlement relatif aux IFDP.

Selon la méthode d'attribution spéciale, la taxe nette des IFDP, déterminée par ailleurs selon les règles générales de la *Loi sur la taxe d'accise*, doit faire l'objet de certains redressements. Ces redressements tiennent compte de la composante provinciale de la TVH applicable aux biens et aux services que l'IFDP achète et qui sont destinés à être utilisés dans le cadre d'activités exercées tant dans les provinces participant au régime de la TVH (les provinces participantes) que dans les provinces non participantes. En l'absence de la méthode d'attribution spéciale, l'IFDP devrait tenir compte de la mesure réelle dans laquelle les biens et les services qu'elle achète sont utilisés dans chacune de ces provinces. Les redressements de taxe nette prévus par la méthode d'attribution spéciale se substituent au montant de la TVH auquel l'IFDP est assujettie sur les biens et les services qu'elle consomme dans le cadre des activités qu'elle exerce relativement aux provinces

The *Regulations Amending Various GST/HST Regulations, No. 5* (the Regulations) amend the SLFI Regulations in order to provide transitional rules applicable to SLFIs for the adoption of the HST in P.E.I., effective April 1, 2013. Generally, as announced by P.E.I. on November 8, 2012, these transitional rules provide that if a reporting period of an SLFI straddles April 1, 2013, the SLFI's liability for the provincial component of the HST for P.E.I. is determined on an apportionment basis based on the number of days in the reporting period before and after April 1, 2013. However, for investment plans that distribute or sell their units to the public (e.g. mutual funds, exchange-traded funds, mortgage investment corporations or segregated funds of insurers), the prorating factor is instead the ratio of the amount of the Goods and Services Tax and the federal component of the HST that becomes payable, or that is paid without having become payable, during the reporting period before April 1, 2013, to the total amount of that tax that becomes payable, or that is paid without having become payable, during the reporting period.

In addition, the Regulations amend the SLFI Regulations in order to implement in P.E.I. the input tax credit recapture rules for SLFIs, as announced by P.E.I. on November 8, 2012, and as provided for under the Canada-P.E.I. CITCA. These rules apply to SLFIs making annual taxable supplies in Canada worth more than \$10 million and those that are prescribed by regulations. SLFIs that are prescribed for this purpose include an SLFI such as a bank, a credit union, an insurer or an investment plan, or an SLFI related to such entities.

The Canada-P.E.I. CITCA provides for P.E.I. temporarily requiring large businesses, including the SLFIs described above, to repay or "recapture" input tax credits otherwise available to them in respect of the provincial component of the HST payable on certain property and services acquired by those businesses. P.E.I. has announced that, between April 1, 2013, and March 31, 2021, any such SLFI will be required to make an adjustment to its net tax that has the effect of recapturing the provincial portion of the SLFI's input tax credits that are attributable to P.E.I. and that are in respect of the following property and services:

- road vehicles that weigh less than 3 000 kg and motive fuel (other than diesel fuel) for use in those vehicles;
- energy (e.g. electricity and natural gas), other than heating oil or energy used directly in the production of goods;
- telecommunication services; and
- meals and entertainment.

After the first five years, during which time these input tax credits would be fully recaptured, the proportion of input tax credits that must be recaptured will be decreased over the following three years, after which the input tax credits could be fully claimed without a requirement to repay (except for meals and entertainment, where only 50% will continue to be claimable as input tax credits under the general GST/HST rules).

The Regulations also make technical and housekeeping amendments to the SLFI Regulations, including technical amendments that were announced in the background to a Department of

participantes et ils permettent d'éviter la complexité d'un contrôle systématique.

Le *Règlement n° 5 modifiant divers règlements relatifs à la TPS/TVH* (le Règlement) modifie le règlement relatif aux IFDP afin de prévoir des règles transitoires applicables aux IFDP en raison de la mise en œuvre de la TVH à l'Î.-P.-É. le 1<sup>er</sup> avril 2013. Comme il a été annoncé par l'Î.-P.-É. le 8 novembre 2012, ces règles prévoient, de façon générale, que si une période de déclaration d'une IFDP chevauche le 1<sup>er</sup> avril 2013, le montant de la composante provinciale de la TVH dont l'IFDP est redevable pour l'Î.-P.-É. est déterminé en proportion du nombre de jours de la période de déclaration qui sont antérieurs et postérieurs à cette date. Toutefois, dans le cas des régimes de placement qui distribuent ou vendent leurs unités au public (comme les fonds communs de placement, les fonds cotés en bourse, les sociétés de placement hypothécaire et les fonds réservés d'assureurs), le facteur d'ajustement est plutôt le rapport entre le montant de la taxe sur les produits et services et de la composante fédérale de la TVH qui devient payable au cours de la période de déclaration et avant le 1<sup>er</sup> avril 2013, ou qui est payé au cours de cette période et avant cette date sans être devenu payable, et le montant total de cette taxe qui devient payable au cours de la période de déclaration ou qui est payé au cours de cette période sans être devenu payable.

En outre, le Règlement modifie le règlement relatif aux IFDP afin de mettre en œuvre à l'Î.-P.-É. les règles sur la récupération du crédit de taxe sur les intrants applicables aux IFDP, annoncées par l'Î.-P.-É. le 8 novembre 2012 et prévues par l'EIGCF Canada-Î.-P.-É. Ces règles s'appliquent aux IFDP qui effectuent annuellement des fournitures taxables au Canada d'une valeur de plus de 10 millions de dollars ainsi qu'à celles qui sont visées par règlement. Sont des IFDP visées par règlement à cette fin les IFDP telles que les banques, les caisses de crédit, les assureurs ou les régimes de placement ainsi que les IFDP liées à ces entités.

L'EIGCF Canada-Î.-P.-É. prévoit que cette province peut exiger temporairement des grandes entreprises, y compris les IFDP mentionnées ci-dessus, qu'elles restituent les crédits de taxe sur les intrants auxquels elles auraient droit par ailleurs au titre de la composante provinciale de la TVH payable sur certains biens et services qu'elles acquièrent. L'Î.-P.-É. a annoncé que, entre le 1<sup>er</sup> avril 2013 et le 31 mars 2021, ces IFDP seront tenues de faire un redressement de taxe nette qui permettra de récupérer la fraction provinciale de leurs crédits de taxe sur les intrants attribuables à l'Î.-P.-É. relativement aux biens et services suivants :

- les véhicules routiers d'un poids inférieur à 3 000 kg et le carburant (sauf le carburant diesel) utilisé dans ces véhicules;
- l'énergie (comme l'électricité et le gaz naturel), sauf l'huile de chauffage et l'énergie qui entre directement dans la production de biens;
- les services de télécommunication;
- les repas et les divertissements.

Après les cinq premières années, au cours desquelles ces crédits de taxe sur les intrants seraient récupérés à 100 %, la proportion des crédits de taxe sur les intrants assujettis à la récupération sera réduite sur une période de trois ans, au terme de laquelle les crédits n'auront plus à être restitués (sauf dans le cas des repas et des divertissements, qui continueront de ne donner droit qu'à un crédit de taxe sur les intrants de 50 % selon les règles générales relatives à la TPS/TVH).

Le Règlement contient en outre des modifications d'ordre administratif et technique au règlement relatif aux IFDP, y compris les modifications techniques touchant les règles relatives à la TVH

Finance news release dated January 28, 2011, concerning the HST rules relating to newly created investment plans. Pursuant to the rules, as announced in the background, an investment plan, or a series of an investment plan, created by way of an initial distribution of units is entitled to use a simplified method to determine its “provincial attribution percentages” for its first fiscal year. These percentages determine its HST liability for each of the participating provinces for that year, unless the investment plan opts to use the default method in the SLFI Regulations to determine its provincial attribution percentages. Under the SLFI Regulations, an investment plan or a series of an investment plan is normally required to ascertain the provincial attribution percentages of its unit holders that are “institutional investors” (i.e. generally other investment plans) in order to determine its own provincial attribution percentages. However, under the simplified rules available to a newly created plan or series, the plan or series is only required to know the province of residency of its institutional investors in order to determine its provincial attribution percentages. The amendments to the SLFI Regulations in the Regulations implement this simplified method for newly created investment plans and series and make other minor editorial corrections to the SLFI Regulations.

The Regulations also amend the *New Harmonized Value-Added Tax System Regulations* in order to expand the availability of the election to use a production proxy in respect of the recapture of input tax credits in P.E.I. Input tax credits in respect of energy acquired by a large business for use in P.E.I. are generally subject to recapture. However, input tax credits in respect of energy used in qualifying production activities (i.e. generally energy that is used directly in the production of tangible personal property for sale) are not subject to recapture. As a simplification measure, qualifying large businesses can elect to use a proxy to determine what percentage of their energy use in P.E.I. is attributable to qualifying production activities. Currently, most large businesses in P.E.I. cannot elect to use the proxy in respect of the period from April 1, 2013, to June 30, 2013, because the deadline to file this election for that period predates the announcement by P.E.I. of the recapture of input tax credits in P.E.I. An amendment is therefore made to extend the deadline to September 1, 2014, for filing the election to use the proxy in respect of the period from April 1, 2013, to June 30, 2013.

#### “One-for-One” Rule

The Regulations may have an impact on administrative costs for businesses. As the Regulations address tax or tax administration, they are carved out from the “One-for-One” Rule.

#### Small business lens

The small business lens does not apply to the Regulations as no disproportionate impact on small businesses is expected.

applicables aux régimes de placement nouvellement établis qui ont été annoncées dans le document d’information qui accompagnait le communiqué du ministère des Finances du 28 janvier 2011. Selon les règles annoncées dans le document d’information, un régime de placement, ou une série d’un tel régime, établi au moyen d’une distribution initiale d’unités peut utiliser une méthode simplifiée pour déterminer ses « pourcentages d’attribution provinciaux » pour son premier exercice. Ces pourcentages permettent de déterminer la TVH dont l’institution financière est redevable quant à chacune des provinces participantes pour cet exercice, à moins que le régime de placement ne choisisse de déterminer ses pourcentages d’attribution provinciaux selon la méthode par défaut prévue dans le règlement relatif aux IFDP. Selon ce dernier règlement, un régime de placement ou une série d’un tel régime doit habituellement déterminer les pourcentages d’attribution provinciaux de ses détenteurs d’unités qui sont des « investisseurs institutionnels » (généralement d’autres régimes de placement) afin d’établir ses propres pourcentages d’attribution provinciaux. Toutefois, selon les règles simplifiées dont ils peuvent se prévaloir, les régimes ou les séries nouvellement établis pourront déterminer les pourcentages d’attribution provinciaux qui leur sont applicables en connaissant seulement la province de résidence de leurs investisseurs institutionnels. Les modifications qui sont apportées au règlement relatif aux IFDP dans le Règlement consistent à mettre en œuvre cette méthode simplifiée à l’égard des régimes de placement et séries nouvellement établis et à apporter d’autres corrections mineures.

Le Règlement modifie également le *Règlement sur le nouveau régime de la taxe à valeur ajoutée harmonisée* de façon à élargir l’accès au choix de calculer la production par approximation relativement à la récupération des crédits de taxe sur les intrants à l’Î.-P.-É. Les crédits de taxe sur les intrants relatifs aux formes d’énergie acquises par une grande entreprise qui sont destinées à être utilisées à l’Î.-P.-É. sont généralement assujettis à la récupération. Ce n’est toutefois pas le cas des crédits de taxe sur les intrants relatifs aux formes d’énergie utilisées dans le cadre d’activités de production admissibles (généralement, l’énergie qui est utilisée directement dans la production de biens meubles corporels destinés à la vente). À titre de mesure de simplification, les grandes entreprises admissibles peuvent choisir de calculer la production par approximation pour déterminer la proportion de l’énergie utilisée à l’Î.-P.-É. qui est attribuable à des activités de production admissibles. À l’heure actuelle, la plupart des grandes entreprises à l’Î.-P.-É. ne peuvent faire le choix d’utiliser une méthode de calcul de la production par approximation pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2013 au 30 juin 2013, puisque le délai imparti pour faire ce choix pour cette période a expiré avant l’annonce de la récupération des crédits de taxe sur les intrants à l’Î.-P.-É. Une modification est donc apportée en vue de prolonger jusqu’au 1<sup>er</sup> septembre 2014 le délai de production du choix d’utiliser cette méthode pour la période allant du 1<sup>er</sup> avril 2013 au 30 juin 2013.

#### Règle du « un pour un »

Le Règlement pourrait avoir une incidence sur les coûts administratifs des entreprises. Étant donné que le Règlement porte sur des taxes ou sur l’administration de taxes, il est exclu de la règle du « un pour un ».

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas au Règlement puisqu’il est peu probable qu’il ait une incidence disproportionnée sur les petites entreprises.

### **Consultation**

The Regulations were developed in consultation with the Government of P.E.I. The Regulations are designed to reflect previous announcements, including HST announcements of proposed rules by P.E.I. on November 8, 2012.

### **Rationale**

The Regulations are required to support the adoption of the HST in P.E.I., effective April 1, 2013, and to make technical and house-keeping amendments. The Regulations formalize and give legal effect to previously announced amendments.

### **Contacts**

Yuki Bourdeau  
Sales Tax Division  
Department of Finance  
140 O'Connor Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G5  
Telephone: 613-996-4222

Dawn Weisberg  
Excise and GST/HST Rulings Directorate  
Canada Revenue Agency  
320 Queen Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0L5  
Telephone: 613-952-9210

### **Consultation**

Le Règlement a été mis au point en consultation avec le gouvernement de l'Î.-P.-É. Il tient compte de diverses annonces, notamment celles de l'Î.-P.-É. portant sur les règles proposées relatives à la TVH, publiées le 8 novembre 2012.

### **Justification**

Le Règlement vise à appuyer l'adoption de la TVH à l'Î.-P.-É., à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013, et à apporter des modifications d'ordre administratif et technique. Il codifie des modifications déjà annoncées et leur donne force juridique.

### **Personnes-ressources**

Yuki Bourdeau  
Division de la taxe de vente  
Ministère des Finances  
140, rue O'Connor  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G5  
Téléphone : 613-996-4222

Dawn Weisberg  
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH  
Agence du revenu du Canada  
320, rue Queen  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0L5  
Téléphone : 613-952-9210

Registration  
SOR/2013-198 November 8, 2013

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Motor Vehicle Tire Safety Regulations**

P.C. 2013-1151 November 7, 2013

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, 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 subsection 3(2), sections 4 and 5<sup>b</sup>, subsection 7(1), section 10 and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*.

**MOTOR VEHICLE TIRE SAFETY REGULATIONS**

INTERPRETATION

Definitions	<b>1.</b> (1) The following definitions apply in these Regulations.
“Act” « <i>Loi</i> »	“Act” means the <i>Motor Vehicle Safety Act</i> .
“bead” « <i>talon</i> »	“bead” means the portion of a tire that is made of steel wires wrapped or reinforced by plies and that is shaped to fit the rim.
“bias ply tire” « <i>pneu à carcasse diagonale</i> »	“bias ply tire” means a tire in which the ply cords that extend to the beads are laid at alternate angles that are substantially less than 90° to the centreline of the tread.
“CMVSS” « <i>NSVAC</i> »	“CMVSS” means Canada Motor Vehicle Safety Standard.
“FI tire” « <i>pneu pour instruments aratoires</i> »	“FI tire” means a tire designed for use only on farm implements that are occasionally driven or drawn on a road.
“load rating” « <i>charge nominale</i> »	“load rating” means the maximum load a tire is rated to carry at a given inflation pressure.
“maximum load rating” « <i>limite de charge nominale</i> »	“maximum load rating” means the load rating of a tire at the maximum permissible inflation pressure for that tire.

Enregistrement  
DORS/2013-198 Le 8 novembre 2013

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile**

C.P. 2013-1151 Le 7 novembre 2013

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, le projet de règlement intitulé *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, 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 à la ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 3(2), des articles 4 et 5<sup>b</sup>, du paragraphe 7(1), de l'article 10 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 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, ci-après.

**RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES PNEUS DE VÉHICULE AUTOMOBILE**

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Definitions	<b>1.</b> (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.	Définitions
« bande de roulement » en contact avec la route.	« bande de roulement » La partie d'un pneu qui est en contact avec la route.	« bande de roulement » “ <i>tread</i> ”
« charge nominale » un pneu pour une pression de gonflage donnée.	« charge nominale » La charge maximale attribuée à un pneu pour une pression de gonflage donnée.	« charge nominale » “ <i>load rating</i> ”
« DNT 109 » <i>Document de normes techniques n° 109 — Nouveaux pneus et certains pneus spécialisés</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 109 » <i>Document de normes techniques n° 109 — Nouveaux pneus et certains pneus spécialisés</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 109 » “ <i>TSD 109</i> ”
« DNT 119 » <i>Document de normes techniques n° 119 — Nouveaux pneus pour véhicules automobiles d'un PNBV de plus de 4 536 kg et pour motocyclettes</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 119 » <i>Document de normes techniques n° 119 — Nouveaux pneus pour véhicules automobiles d'un PNBV de plus de 4 536 kg et pour motocyclettes</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 119 » “ <i>TSD 119</i> ”
« DNT 139 » <i>Document de normes techniques n° 139 — Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg ou moins</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 139 » <i>Document de normes techniques n° 139 — Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg ou moins</i> , avec ses modifications successives.	« DNT 139 » “ <i>TSD 139</i> ”
« flanc » La partie d'un pneu qui se trouve entre la bande de roulement et le talon.	« flanc » La partie d'un pneu qui se trouve entre la bande de roulement et le talon.	« flanc » “ <i>sidewall</i> ”
« jante » Support d'un pneu ou d'un ensemble pneu et chambre à air sur lequel reposent les talons.	« jante » Support d'un pneu ou d'un ensemble pneu et chambre à air sur lequel reposent les talons.	« jante » “ <i>rim</i> ”
« limite de charge nominale » La charge nominale d'un pneu à la pression maximale permise de gonflage de celui-ci.	« limite de charge nominale » La charge nominale d'un pneu à la pression maximale permise de gonflage de celui-ci.	« limite de charge nominale » “ <i>maximum load rating</i> ”
« <i>Loi</i> » <i>La Loi sur la sécurité automobile</i> .	« <i>Loi</i> » <i>La Loi sur la sécurité automobile</i> .	« <i>Loi</i> » “ <i>Act</i> ”

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16  
<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16  
<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<p>“maximum permissible inflation pressure” « <i>pression maximale permise de gonflage</i> »</p> <p>“ply” « <i>pli</i> »</p> <p>“radial ply tire” « <i>pneu à carcasse radiale</i> »</p> <p>“rim” « <i>jante</i> »</p> <p>“sidewall” « <i>flanc</i> »</p> <p>“ST tire” « <i>pneu à usage spécial</i> »</p> <p>“tread” « <i>bande de roulement</i> »</p> <p>“TSD 109” « <i>DNT 109</i> »</p> <p>“TSD 119” « <i>DNT 119</i> »</p> <p>“TSD 139” « <i>DNT 139</i> »</p> <p>“T-type temporary-use spare tire” « <i>pneu de secours de type T à usage temporaire</i> »</p> <p>Terms defined in the MVSR</p>	<p>“maximum permissible inflation pressure” means the maximum cold inflation pressure to which a tire may be inflated.</p> <p>“ply” means a layer of rubber-coated parallel cords.</p> <p>“radial ply tire” means a tire in which the ply cords that extend to the beads are laid at substantially 90° to the centreline of the tread.</p> <p>“rim” means a support for a tire or a tire-and-tube assembly on which the beads are seated.</p> <p>“sidewall” means the portion of a tire that is between the tread and the bead.</p> <p>“ST tire” means a tire designed for use only on trailers drawn on a road.</p> <p>“tread” means the portion of a tire that comes into contact with the road.</p> <p>“TSD 109” means <i>Technical Standards Document No. 109, New Tires and Certain Specialty Tires</i>, as amended from time to time.</p> <p>“TSD 119” means <i>Technical Standards Document No. 119, New Tires for Motor Vehicles With a GVWR of More Than 4 536 kg and Motorcycles</i>, as amended from time to time.</p> <p>“TSD 139” means <i>Technical Standards Document No. 139, New Radial Ply Tires for Motor Vehicles With a GVWR of 4 536 kg or Less</i>, as amended from time to time.</p> <p>“T-type temporary-use spare tire” means a temporary-use spare tire that is designed for use at inflation pressures that are higher than those established for standard and reinforced tires.</p> <p>(2) In these Regulations, “GVWR”, “light-truck tire”, “motorcycle”, “passenger car”, “rim diameter” and “trailer” have the same meaning as in subsection 2(1) of the <i>Motor Vehicle Safety Regulations</i>.</p> <p>(3) For the purposes of these Regulations, words and expressions used in TSD 109, TSD 119 or TSD 139 and not defined in that technical standards document but defined in either of those other technical standards documents have the same meaning as in that other technical standards document. This subsection expires on March 31, 2018.</p> <p><b>2.</b> If, in the application to a tire of a portion of a section of these Regulations or a portion of a provision of a technical standards document, either the metric or the imperial system of measurement is used, the same system of measurement must be used in the application to the tire of any other portion of the section or provision.</p>	<p>« NSVAC » Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada.</p> <p>« pli » Nappe constituée de câblés caoutchoutés disposés parallèlement les uns aux autres.</p> <p>« pneu à carcasse diagonale » Pneu dont les câblés des plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former des angles alternés qui sont sensiblement inférieurs à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement.</p> <p>« pneu à carcasse radiale » Pneu dont les câblés des plis qui s’étendent jusqu’aux talons sont orientés de façon à former un angle sensiblement égal à 90° par rapport à la ligne médiane de la bande de roulement.</p> <p>« pneu à usage spécial » Pneu conçu pour n’être utilisé que sur une remorque qui circule sur la route.</p> <p>« pneu de secours de type T à usage temporaire » Pneu de secours à usage temporaire conçu pour être utilisé à des pressions de gonflage supérieures à celles prévues pour des pneus standards et des pneus renforcés.</p> <p>« pneu pour instruments aratoires » Pneu conçu pour n’être utilisé que sur des instruments aratoires qui circulent occasionnellement sur la route.</p> <p>« pression maximale permise de gonflage » La pression maximale à laquelle un pneu peut être gonflé à froid.</p> <p>« talon » La partie d’un pneu qui est faite de fils d’acier enrobés ou renforcés à l’aide de plis et dont la forme est conçue pour s’adapter à la jante.</p> <p>(2) Dans le présent règlement, « diamètre de jante », « motocyclette », « PNBV », « pneu pour camion léger », « remorque » et « voiture de tourisme » s’entendent au sens du paragraphe 2(1) du <i>Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</i>.</p> <p>(3) Pour l’application du présent règlement, les termes utilisés dans le DNT 109, le DNT 119 ou le DNT 139 et non définis dans ce document de normes techniques, mais définis dans l’un ou l’autre de ces autres documents de normes techniques, s’entendent au sens de cet autre document de normes techniques. Le présent paragraphe cesse d’avoir effet le 31 mars 2018.</p> <p><b>2.</b> Lorsque le système métrique ou le système impérial est utilisé pour l’application, à l’égard d’un pneu, d’une partie d’un article du présent règlement ou d’une partie d’une disposition d’un document de normes techniques, le même système doit être utilisé pour l’application, à l’égard de ce pneu, de toute autre partie de cet article ou de cette disposition.</p>	<p>« NSVAC » « <i>CMVSS</i> »</p> <p>« pli » « <i>ply</i> »</p> <p>« pneu à carcasse diagonale » « <i>bias ply tire</i> »</p> <p>« pneu à carcasse radiale » « <i>radial ply tire</i> »</p> <p>« pneu à usage spécial » « <i>ST tire</i> »</p> <p>« pneu de secours de type T à usage temporaire » « <i>T-type temporary-use spare tire</i> »</p> <p>« pneu pour instruments aratoires » « <i>FI tire</i> »</p> <p>« pression maximale permise de gonflage » « <i>maximum permissible inflation pressure</i> »</p> <p>« talon » « <i>bead</i> »</p> <p>Termes définis dans le RSVA</p> <p>Termes définis dans les DNT 109, 119 ou 139</p> <p>Systèmes de mesure</p>
---	---	---	---

**PRESCRIBED CLASSES OF EQUIPMENT AND  
PRESCRIBED STANDARDS**

**CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENT  
DÉTERMINÉES PAR RÈGLEMENT ET  
NORMES RÉGLEMENTAIRES**

**CMVSS 109 — NEW TIRES AND CERTAIN  
SPECIALTY TIRES**

**NSVAC 109 — NOUVEAUX PNEUS ET CERTAINS  
PNEUS SPÉCIALISÉS**

TSD 109

**3.** (1) The following tires are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 109 and section 6:

- (a) radial ply tires designed for use on a passenger car manufactured before January 1, 1975;
- (b) bias ply tires; and
- (c) T-type temporary-use spare tires.

**3.** (1) Les pneus ci-après constituent, pour l'application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d'équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 109 et de l'article 6 :

- a) les pneus à carcasse radiale conçus pour être utilisés sur une voiture de tourisme construite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1975;
- b) les pneus à carcasse diagonale;
- c) les pneus de secours de type T à usage temporaire.

DNT 109

Maximum permissible inflation pressure

(2) The maximum permissible inflation pressure referred to in S4.3(b) of TSD 109 must be expressed in kilopascals, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds per square inch.

(2) La pression maximale permise de gonflage visée à la disposition S4.3b) du DNT 109 doit être exprimée en kilopascals et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres par pouce carré.

Pression maximale permise de gonflage

Maximum load rating

(3) The maximum load rating referred to in S4.3(c) of TSD 109 must be expressed in kilograms, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds.

(3) La limite de charge nominale visée à la disposition S4.3c) du DNT 109 doit être exprimée en kilogrammes et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres.

Limite de charge nominale

Expiry date

(4) This section expires on March 31, 2018.

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 mars 2018.

Cessation d'effet

**CMVSS 119 — NEW TIRES FOR MOTOR VEHICLES  
WITH A GVWR OF MORE THAN 4 536 KG AND  
MOTORCYCLES**

**NSVAC 119 — NOUVEAUX PNEUS POUR  
VÉHICULES AUTOMOBILES D'UN PNBV DE PLUS DE  
4 536 KG ET POUR MOTOCYCLETTES**

TSD 119

**4.** (1) The following tires, other than tires of the class prescribed by subsection 3(1), are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 119 and section 6:

- (a) tires designed for use on a motor vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg;
- (b) tires designed for use on a motorcycle;
- (c) light-truck tires with a tread depth of 1.43 cm or greater that are designed for use on a motor vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less;
- (d) ST tires;
- (e) FI tires; and
- (f) tires with a rim diameter code of 12 or lower.

**4.** (1) Les pneus ci-après, sauf ceux de la catégorie visée au paragraphe 3(1), constituent, pour l'application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d'équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 119 et de l'article 6 :

- a) les pneus conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d'un PNBV de plus de 4 536 kg;
- b) les pneus conçus pour être utilisés sur une motocyclette;
- c) les pneus pour camions légers dont la bande de roulement a une épaisseur de 1,43 cm ou plus et qui sont conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d'un PNBV de 4 536 kg ou moins;
- d) les pneus à usage spécial;
- e) les pneus pour instruments aratoires;
- f) les pneus dont le code du diamètre de la jante est 12 ou moins.

DNT 119

Table III to TSD 119

(2) For the purposes of subsection (1), Table III to TSD 119 is replaced by Table III to this subsection.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le tableau III du DNT 119 est remplacé par le tableau III du présent paragraphe.

Tableau III du DNT 119



Table III — Endurance Test Schedule

Description	Load range	Test wheel speed		Test load: Percent of maximum load rating			Total test revolutions (thousands)
		km/h	r/m	I — 7 hours	II — 16 hours	III — 24 hours	
Speed restricted service: 90 km/h (55 mph)	All	40	125	66	84	101	352.5
80 km/h (50 mph)	C, D	48	150	75	97	114	423.0
80 km/h (50 mph)	E, F, G, H, J, L	32	100	66	84	101	282.0
56 km/h (35 mph)	All	24	75	66	84	101	211.5
Motorcycle	All	80	250	100 <sup>1</sup>	108 <sup>2</sup>	117	510.0 <sup>1,2</sup>
All Other	A, B, C, D	80	250	75 <sup>1</sup>	97 <sup>2</sup>	114	.....
	E	64	200	70	88	106	564.0
	F	64	200	66	84	101	564.0
	G	56	175	66	84	101	493.5
	H, J, L, N	48	150	66	84	101	423.0

<sup>1</sup> 4 hours for tire sizes subject to high speed requirements (S6.3)

<sup>2</sup> 6 hours for tire sizes subject to high speed requirements (S6.3)

Tableau III — Essai d'endurance

Description	Limite de charge	Vitesse de la roue d'essai		Charge d'essai : pourcentage de la limite de charge nominale			Nombre de révolutions durant l'essai (en milliers)
		km/h	t/m	I — 7 heures	II — 16 heures	III — 24 heures	
Pneu pour utilisation à vitesse restreinte : 90 km/h (55 mph)	Toutes	40	125	66	84	101	352,5
80 km/h (50 mph)	C, D	48	150	75	97	114	423,0
80 km/h (50 mph)	E, F, G, H, J, L	32	100	66	84	101	282,0
56 km/h (35 mph)	Toutes	24	75	66	84	101	211,5
Motocyclette	Toutes	80	250	100 <sup>1</sup>	108 <sup>2</sup>	117	510,0 <sup>1,2</sup>
Autres	A, B, C, D	80	250	75 <sup>1</sup>	97 <sup>2</sup>	114	.....
	E	64	200	70	88	106	564,0
	F	64	200	66	84	101	564,0
	G	56	175	66	84	101	493,5
	H, J, L, N	48	150	66	84	101	423,0

<sup>1</sup> 4 heures pour les dimensions des pneus assujetties aux exigences de haute vitesse (S6.3).

<sup>2</sup> 6 heures pour les dimensions des pneus assujetties aux exigences de haute vitesse (S6.3).

Expiry date (3) This section expires on March 31, 2018.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 mars 2018. Cessation d'effet

CMVSS 139 — NEW RADIAL PLY TIRES FOR MOTOR VEHICLES WITH A GVWR OF 4 536 KG OR LESS

NSVAC 139 — NOUVEAUX PNEUS À CARCASSE RADIALE POUR VÉHICULES AUTOMOBILES D'UN PNBV DE 4 536 KG OU MOINS

TSD 139 5. (1) Tires, other than tires of a class prescribed by subsection 3(1) or 4(1), that are radial ply tires designed for use on a motor vehicle with a GVWR of 4 536 kg or less manufactured on or after January 1, 1975 are prescribed as a class of equipment for the purposes of subsection 3(2) and sections 4 and 5 of the Act, and must conform to the requirements of TSD 139 and section 6.

DNT 139 5. (1) Les pneus qui sont des pneus à carcasse radiale conçus pour être utilisés sur un véhicule automobile d'un PNBV de 4 536 kg ou moins construit le 1<sup>er</sup> janvier 1975 ou après cette date, sauf les pneus d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1) ou 4(1), constituent, pour l'application du paragraphe 3(2) et des articles 4 et 5 de la Loi, une catégorie d'équipement déterminée par règlement et doivent être conformes aux exigences du DNT 139 et de l'article 6.

Maximum permissible inflation pressure	(2) The maximum permissible inflation pressure referred to in S5.5(c) of TSD 139 must be expressed in kilopascals, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds per square inch.	(2) La pression maximale permise de gonflage visée à la disposition S5.5c) du DNT 139 doit être exprimée en kilopascals et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres par pouce carré.	Pression maximale permise de gonflage
Maximum load rating	(3) The maximum load rating referred to in S5.5(d) of TSD 139 must be expressed in kilograms, and may in addition, at the manufacturer's option, be expressed in pounds.	(3) La limite de charge nominale visée à la disposition S5.5d) du DNT 139 doit être exprimée en kilogrammes et peut, en plus, au choix du fabricant, être exprimée en livres.	Limite de charge nominale
Definition of "winter tire"	(4) For the purposes of TSD 139, "winter tire" means a tire that (a) when tested using the snow traction test described in ASTM F 1805 - 06, <i>Standard Test Method for Single Wheel Driving Traction in a Straight Line on Snow- and Ice-Covered Surfaces</i> , with medium pack snow and a test load equal to 74% of the test inflation rated load described in that test method, attains a traction index equal to or greater than 110 compared to a standard reference test tire that meets the requirements of ASTM E 1136 - 10, <i>Standard Specification for P195/75R14 Radial Standard Reference Test Tire</i> ; and (b) is marked on at least one sidewall with the Alpine Symbol specified in S5.5(i) of TSD 139.	(4) Pour l'application du DNT 139, « pneu d'hiver » s'entend d'un pneu qui, à la fois : a) atteint un indice de traction égal ou supérieur à 110 par rapport à un pneu d'essai qui est conforme aux exigences de la norme E 1136 - 10 de l'ASTM, intitulée <i>Standard Specification for P195/75R14 Radial Standard Reference Test Tire</i> , lors de l'essai de traction sur neige qui figure dans la norme F 1805 - 06 de l'ASTM, intitulée <i>Standard Test Method for Single Wheel Driving Traction in a Straight Line on Snow- and Ice-Covered Surfaces</i> , avec de la neige moyennement damée et une charge d'essai égale à 74 % de la charge nominale à la pression de gonflage de l'essai qui figure dans cette méthode d'essai; b) porte sur au moins un flanc le symbole alpin précisé à la disposition S5.5i) du DNT 139.	Définition de « pneu d'hiver »
Expiry date	(5) This section expires on March 31, 2018.	(5) Le présent article cesse d'avoir effet le 31 mars 2018.	Cessation d'effet

**TIRE IDENTIFICATION NUMBER**

Tires of a class prescribed by subsection 3(1) or 4(1)	<b>6.</b> (1) Every tire of a class prescribed by subsection 3(1) or 4(1) must have a tire identification number on one of its sidewalls.
Tires of a class prescribed by subsection 5(1)	(2) Every tire of a class prescribed by subsection 5(1) must have (a) a tire identification number on one of its sidewalls; and (b) a tire identification number or a partial tire identification number on its other sidewall.
Manner and location	(3) The tire identification number and partial tire identification number must be permanently moulded into or onto the tire (a) in the manner and at the location specified in Schedule 1; and (b) at a depth or height of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm as measured from the immediate surrounding surface of the tire.
Mandatory symbols	(4) The tire identification number must consist of the following groups of symbols: (a) two or three symbols approved by the Minister or by the United States National Highway Traffic Safety Administration that identify the manufacturer of the tire; (b) two symbols that identify the size designation of the tire; and

**NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU PNEU**

Pneus d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1) ou 4(1)	<b>6.</b> (1) Chaque pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1) ou 4(1) doit porter un numéro d'identification du pneu sur l'un de ses flancs.	Pneus d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1) ou 4(1)
Pneus d'une catégorie visée au paragraphe 5(1)	(2) Chaque pneu d'une catégorie visée au paragraphe 5(1) doit porter : a) d'une part, un numéro d'identification du pneu sur l'un de ses flancs; b) d'autre part, un numéro d'identification du pneu ou un numéro d'identification partiel du pneu sur l'autre flanc.	Pneus d'une catégorie visée au paragraphe 5(1)
Manière et emplacement	(3) Le numéro d'identification du pneu et le numéro d'identification partiel du pneu doivent être moulés de façon permanente, en creux ou en relief, sur le pneu : a) d'une part, de la manière et à l'emplacement précisés à l'annexe 1; b) d'autre part, à une profondeur ou à une hauteur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du pneu.	Manière et emplacement
Symboles exigés	(4) Le numéro d'identification du pneu doit être composé des groupes de symboles suivants : a) deux ou trois symboles qui indiquent le fabricant du pneu et qui sont approuvés par le ministre ou la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis; b) deux symboles indiquant la désignation des dimensions du pneu;	Symboles exigés

	<p>(c) four symbols that identify, in the following manner, the tire's date of manufacture:</p> <p>(i) the first two symbols correspond to the week of manufacture of the tire, with "01" indicating the week that begins on the first Sunday in a year, "02" indicating the week that begins on the second Sunday in the year, and so on until and including the week that begins on the last Sunday in the year, and</p> <p>(ii) the last two symbols are the last two digits of the year in which the week identified in accordance with subparagraph (i) begins.</p>	<p>c) quatre symboles indiquant la date de fabrication du pneu de la façon suivante :</p> <p>(i) les deux premiers symboles correspondent à la semaine de fabrication du pneu, la semaine qui débute par le premier dimanche de l'année étant indiquée par « 01 », la semaine qui débute par le deuxième dimanche de l'année étant indiquée par « 02 » et ainsi de suite, jusqu'à la semaine qui débute par le dernier dimanche de l'année inclusivement,</p> <p>(ii) les deux derniers symboles sont les deux derniers chiffres de l'année au cours de laquelle débute la semaine indiquée conformément au sous-alinéa (i).</p>	
Optional symbols	<p>(5) At the manufacturer's option, to identify the tire type, the tire identification number may also include not more than four symbols that</p> <p>(a) identify the owner of the brand name, if applicable; and</p> <p>(b) form a code identifying the main characteristics of the tire.</p>	<p>(5) Au choix du fabricant, le numéro d'identification du pneu peut aussi, pour indiquer le type de pneu, inclure au plus quatre symboles qui, à la fois :</p> <p>a) indiquent le propriétaire de la marque, le cas échéant;</p> <p>b) forment un code indiquant les principales caractéristiques du pneu.</p>	Symboles optionnels
Laser-etching	<p>(6) At the manufacturer's option, instead of being permanently moulded into or onto the tire, the symbols referred to in paragraph (4)(c) may, not later than 24 hours after the tire is removed from the mould, be permanently laser-etched into it</p> <p>(a) in the manner and at the location specified in Schedule 1; and</p> <p>(b) at a depth or height of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm as measured from the immediate surrounding surface of the tire.</p>	<p>(6) Au choix du fabricant, plutôt qu'être moulés de façon permanente, en creux ou en relief, sur le pneu, les symboles visés à l'alinéa (4)c) peuvent, au plus tard vingt-quatre heures après que le pneu est retiré du moule, y être gravés de façon permanente au laser :</p> <p>a) d'une part, de la manière et à l'emplacement précisés à l'annexe 1;</p> <p>b) d'autre part, à une profondeur ou à une hauteur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du pneu.</p>	Gravure au laser
Permitted symbols	<p>(7) The tire identification number may consist of any of the following symbols:</p> <p>(a) 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 and 9; and</p> <p>(b) A, B, C, D, E, F, H, J, K, L, M, N, P, R, T, U, V, W, X and Y.</p>	<p>(7) Le numéro d'identification du pneu peut être composé de l'un ou l'autre des symboles suivants :</p> <p>a) 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 9;</p> <p>b) A, B, C, D, E, F, H, J, K, L, M, N, P, R, T, U, V, W, X et Y.</p>	Symboles permis
	<b>NATIONAL SAFETY MARK</b>	<b>MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ</b>	
Authorization by Minister	<p>7. (1) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, on application by a company, the Minister may, in the form set out in Schedule 2, authorize the company to apply a national safety mark to a tire.</p>	<p>7. (1) Pour l'application du paragraphe 3(2) de la Loi, le ministre peut, en la forme indiquée à l'annexe 2, autoriser l'entreprise qui en fait la demande à apposer la marque nationale de sécurité sur un pneu.</p>	Autorisation du ministre
Application of the national safety mark	<p>(2) For the purposes of subsection 3(2) of the Act, when a company applies the national safety mark to a tire, the company must</p> <p>(a) reproduce the symbol set out in Schedule II to the Act with the minimum height specified in Figure 2 of Schedule 1; and</p> <p>(b) permanently mould the symbol into or onto one sidewall of the tire</p> <p>(i) in one of the places shown in Figure 2 of Schedule 1, and</p> <p>(ii) at a depth or height of not less than 0.5 mm and not more than 1 mm as measured from the immediate surrounding surface of the sidewall.</p>	<p>(2) Pour l'application du paragraphe 3(2) de la Loi, l'entreprise qui appose la marque nationale de sécurité sur un pneu est tenue :</p> <p>a) de reproduire le signe figurant à l'annexe II de la Loi, lequel est de la hauteur minimale précisée à la figure 2 de l'annexe 1;</p> <p>b) de mouler de façon permanente, en creux ou en relief, sur un des flancs du pneu :</p> <p>(i) d'une part, à l'un des endroits indiqués à la figure 2 de l'annexe 1,</p> <p>(ii) d'autre part, à une profondeur ou à une hauteur d'au moins 0,5 mm et d'au plus 1 mm par rapport à la surface adjacente immédiate du flanc.</p>	Apposition de la marque nationale de sécurité

**TIRE INFORMATION**

Manufacturers and importers

**8.** (1) A company must, in respect of the tires of each specific size designation and type that it manufactures or imports, provide to the Minister, at the address set out in Schedule 3, to the dealers of the tires, and to any person who requests it, the following information:

- (a) a list of the rims designed for use with the tires, together with a diagram and the dimensions of each of the rims;
- (b) a table showing the type of construction and the intended use of the tires, together with the various load ratings; and
- (c) a table and diagram showing the dimensions of the tires.

Non-application

(2) Subsection (1) does not apply in respect of tires of a specific size designation and type if the information specified in that subsection in respect of the tires appears in a publication issued by any of the following:

- (a) the Tire and Rim Association, Inc.;
- (b) the European Tyre and Rim Technical Organisation;
- (c) the Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.;
- (d) the Deutsches Institut für Normung e. V.;
- (e) the British Standards Institution;
- (f) the Scandinavian Tire and Rim Organization – STRO;
- (g) the Tyre and Rim Association of Australia;
- (h) the Associação Latino Americana de Pneus e Aros;
- (i) the Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa;
- (j) the South African Bureau of Standards;
- (k) the Indian Tyre Technical Advisory Committee; or
- (l) the Instituto Argentino de Normalización y Certificación.

**RENSEIGNEMENTS SUR LES PNEUS**

Fabricants et importateurs

**8.** (1) L'entreprise fournit les renseignements ci-après concernant les pneus de chaque désignation des dimensions donnée et de chaque type donné qu'elle fabrique ou importe au ministre, à l'adresse indiquée à l'annexe 3, aux concessionnaires de pneus et à toute personne qui en fait la demande :

- a) la liste des jantes conçues pour être utilisées avec les pneus ainsi qu'un diagramme et les dimensions de chaque jante;
- b) un tableau indiquant le type de construction et l'utilisation prévue des pneus ainsi que les diverses charges nominales;
- c) un tableau et un diagramme indiquant les dimensions des pneus.

Non-application

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux pneus d'une désignation des dimensions donnée et d'un type donné si les renseignements précisés à ce paragraphe concernant ces pneus figurent dans une publication de l'un ou l'autre des organismes suivants :

- a) la Tire and Rim Association, Inc.;
- b) l'Organisation technique européenne du pneu et de la jante;
- c) la Japan Automobile Tire Manufacturers' Association, Inc.;
- d) la Deutsches Institut für Normung e. V.;
- e) la British Standards Institution;
- f) la Scandinavian Tire and Rim Organization – STRO;
- g) la Tyre and Rim Association of Australia;
- h) l'Associação Latino Americana de Pneus e Aros;
- i) le Tire and Rim Engineering Data Committee of South Africa;
- j) le South African Bureau of Standards;
- k) l'Indian Tyre Technical Advisory Committee;
- l) l'Instituto Argentino de Normalización y Certificación.

**RECORDS**

Compliance

**9.** (1) For the purposes of paragraph 5(1)(g) of the Act, a company must, in respect of each tire to which the national safety mark is applied or that is imported into Canada, maintain in writing or in readily readable electronic or optical form records showing that the tire conforms to all prescribed standards applicable to it. The records must be in one of the official languages of Canada. The company must retain the records for at least five years after the day on which the tire is manufactured or, if the tire is imported into Canada, after the day of importation.

If records maintained on behalf of company

(2) If the records are maintained by a person on behalf of a company, the company must keep the name and address of the person.

**DOSSIERS**

Conformité

**9.** (1) Pour l'application de l'alinéa 5(1)g) de la Loi, l'entreprise tient, à l'égard de chaque pneu sur lequel la marque nationale de sécurité est apposée ou qui est importé au Canada, par écrit ou sous une forme électronique ou optique facilement lisible, des dossiers qui démontrent que le pneu est conforme aux normes réglementaires qui lui sont applicables. Les dossiers sont dans l'une ou l'autre des langues officielles du Canada. L'entreprise les conserve pour une période d'au moins cinq ans suivant la date de fabrication ou, si le pneu est importé, suivant la date d'importation.

(2) L'entreprise qui fait tenir les dossiers par une personne conserve les nom et adresse de celle-ci.

Dossier tenu par une personne

Tires imported from United States

(3) If a tire is imported from the United States, records that the manufacturer of the tire maintains and makes available to the Administrator of the United States National Highway Traffic Safety Administration in accordance with section 30166, chapter 301, title 49 of the *United States Code* are considered to meet the requirements of subsection (1).

(3) Lorsqu'un pneu est importé des États-Unis, les dossiers que tient le fabricant du pneu et qu'il met à la disposition de l'administrateur de la National Highway Traffic Safety Administration des États-Unis en conformité avec l'article 30166 du chapitre 301 du titre 49 du *United States Code* sont considérés comme conformes aux exigences du paragraphe (1).

Pneus importés des États-Unis

## REGISTRATION SYSTEMS

Written notice

**10.** (1) For the purpose of maintaining a registration system referred to in paragraph 5(1)(h) of the Act, the company must provide, to each person who purchases from the company a tire manufactured, imported or sold by the company, a written notice, in both official languages, that

**10.** (1) Afin de tenir à jour le fichier visé à l'alinéa 5(1)h) de la Loi, l'entreprise fournit à chaque personne qui achète d'elle un pneu qu'elle a fabriqué, importé ou vendu un avis écrit, dans les deux langues officielles, qui :

Avis écrit

- (a) permits a retail purchaser to provide to the company, or to a duly authorized representative of the company, the retail purchaser's name, mailing address and email address, the tire identification number and the date of purchase; and
- (b) includes a safety message concerning the importance of providing the information.

- a) d'une part, permet à l'acheteur au détail de fournir à l'entreprise ou au représentant dûment autorisé de celle-ci ses nom, adresse postale et adresse électronique, le numéro d'identification du pneu et la date à laquelle il a été acheté;
- b) d'autre part, comprend un message de sécurité sur l'importance de fournir ces renseignements.

On-line registration or card

(2) If the written notice does not permit the retail purchaser to provide the information to the company by means of an on-line registration system, the company must provide to the person who purchases the tire from the company a card that permits the retail purchaser to provide the information to the company at no-cost.

(2) Si l'avis écrit ne permet pas à l'acheteur au détail de fournir à l'entreprise les renseignements au moyen d'un fichier en ligne, celle-ci fournit à la personne qui achète d'elle un pneu une carte permettant à l'acheteur au détail de lui fournir sans frais ces renseignements.

Fichier en ligne ou carte

Information to be kept in registration system

(3) The registration system maintained by the company must consist of the information provided under paragraph (1)(a).

(3) Le fichier que tient l'entreprise doit comporter les renseignements fournis en application de l'alinéa (1)a).

Renseignements que comporte le fichier

Minimum retention period

(4) The information kept in the registration system must be retained for at least five years after the day on which the tire is sold.

(4) Les renseignements que contient le fichier doivent être conservés pour une période d'au moins cinq ans suivant la date à laquelle le pneu a été vendu.

Période minimale de conservation

## IMPORTATION

### GENERAL

Declaration

**11.** (1) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports into Canada a tire of a class prescribed by subsection 3(1), 4(1) or 5(1) must make, at the nearest customs office that is open for business, a declaration that is signed by the company's duly authorized representative and that sets out

**11.** (1) Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada un pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) fait, au bureau de douane qui est le plus proche et qui est ouvert, une déclaration que signe son représentant dûment autorisé et qui contient les renseignements suivants :

Déclaration

- (a) the name of the manufacturer of the tire;
- (b) the name, telephone number, postal address and email address of the company;
- (c) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the tire conforms to the standards prescribed for a tire of that class by sections 3 to 5 at the time the tire was manufactured;

- a) le nom du fabricant du pneu;
- b) les nom, numéro de téléphone, adresse postale et adresse électronique de l'entreprise;
- c) une mention du fabricant ou de son représentant dûment autorisé indiquant que le pneu est conforme aux normes réglementaires qui sont visées aux articles 3 à 5 pour un pneu de cette catégorie et qui lui étaient applicables à la fin de sa fabrication;

(d) the brand name, size designation and type of the tire and the number of tires of that size designation and type imported at the same time; and  
 (e) the date on which the tire was imported.

d) la marque du pneu, la désignation de ses dimensions et le type de celui-ci ainsi que le nombre de pneus de cette désignation des dimensions et de ce type qui sont importés en même temps;  
 e) la date à laquelle le pneu a été importé.

Importation of 10,000 or more tires

(2) For the purposes of paragraph 5(1)(b) of the Act, a company that imports into Canada 10,000 tires or more a year may provide the declaration referred to in subsection (1) in another form and manner that is satisfactory to the Minister.

(2) Pour l'application de l'alinéa 5(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada 10 000 pneus ou plus par année peut fournir la déclaration visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Importation de 10 000 pneus ou plus

Tires imported from United States

(3) A company that imports a tire into Canada from the United States may replace the statement referred to in paragraph (1)(c) with a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the tire was manufactured for sale in the United States and conforms on the day of its manufacture to the requirements established under chapter 301, title 49 of the *United States Code*.

(3) L'entreprise qui importe au Canada un pneu des États-Unis peut remplacer la mention visée à l'alinéa (1)c) par une mention du fabricant ou de son représentant dûment autorisé indiquant que le pneu a été fabriqué pour être vendu aux États-Unis et qu'il est conforme, à la date de sa fabrication, aux exigences établies sous le régime du chapitre 301 du titre 49 du *United States Code*.

Pneus importés des États-Unis

Used tires for large motor vehicles

(4) In the case of a used tire, the statement referred to in paragraph (1)(c) may be replaced with a statement that the tire bears a national safety mark, a DOT symbol used by the United States Department of Transportation or a JIS symbol used by the Japanese Standards Association, if the tire

(4) Dans le cas d'un pneu usagé ayant les caractéristiques ci-après, la mention visée à l'alinéa (1)c) peut être remplacée par une mention indiquant que le pneu porte la marque nationale de sécurité, le symbole DOT employé par le Department of Transportation des États-Unis ou le symbole JIS employé par la Japanese Standards Association :

Pneus usagés pour grands véhicules automobiles

- (a) is designed for use on a motor vehicle with a GVWR of more than 4 536 kg;
- (b) is designed to fit on a rim that has a rim diameter greater than 406.4 mm; and
- (c) has a load range of not less than D or a ply rating of not less than 8, as specified for a tire of that size designation and type in a publication referred to in subsection 8(2).

- a) il est conçu pour être utilisé sur un véhicule automobile d'un PNBV de plus de 4 536 kg;
- b) il est conçu pour être monté sur une jante dont le diamètre est supérieur à 406,4 mm;
- c) il a une limite de charge d'au moins D ou un indice de résistance d'au moins 8, prévus pour un pneu de cette désignation des dimensions et de ce type dans une publication visée au paragraphe 8(2).

TEMPORARY IMPORTATION

IMPORTATION TEMPORAIRE

Declaration before importation

12. For the purposes of paragraph 7(1)(a) of the Act, a person importing a tire must file with the Minister, at the address set out in Schedule 3, a duly completed declaration in the form set out in Schedule 4.

12. Pour l'application de l'alinéa 7(1)a) de la Loi, l'importateur d'un pneu dépose auprès du ministre, à l'adresse indiquée à l'annexe 3, une déclaration dûment remplie en la forme prévue à l'annexe 4.

Déclaration avant importation

DEFECT INFORMATION

RENSEIGNEMENTS SUR LES DÉFAUTS

Content of notice of defect

13. (1) A notice of defect required to be given under section 10 of the Act must contain the following information:

13. (1) Tout avis de défaut prévu par l'article 10 de la Loi doit comporter les renseignements suivants :

Contenu de l'avis de défaut

- (a) the name, telephone number, postal address and email address of the company giving the notice;
- (b) the name of the manufacturer of the tire;
- (c) the brand name, size designation, type and tire identification number for each tire in respect of which the notice is given, the period during which the tire was manufactured and any other information necessary to permit the identification of the tire;
- (d) the estimated percentage of tires of the brand name, size designation and type referred to in paragraph (c) that potentially contain the defect;

- a) les nom, numéro de téléphone, adresse postale et adresse électronique de l'entreprise qui donne l'avis;
- b) le nom du fabricant du pneu;
- c) la marque, la désignation des dimensions, le type et le numéro d'identification de chaque pneu à l'égard duquel l'avis est donné, sa période de fabrication et tout autre renseignement nécessaire pour en permettre l'identification;
- d) le pourcentage estimatif de pneus de la marque, de la désignation des dimensions et du type visés à l'alinéa c) qui sont susceptibles de comporter le défaut;

	<p>(e) a concise description of the defect;</p> <p>(f) a concise evaluation of the safety risk arising from the defect;</p> <p>(g) a concise statement of the measures to be taken to correct the defect, including directing that the tire identification number is not to be removed unless the tire is destroyed or otherwise rendered permanently unusable;</p> <p>(h) any conditions that relate to the correction of the defect; and</p> <p>(i) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect.</p>	<p>e) une description concise du défaut;</p> <p>f) une estimation concise du risque pour la sécurité découlant du défaut;</p> <p>g) un exposé concis des mesures à prendre pour corriger le défaut, y compris des instructions selon lesquelles le numéro d'identification du pneu ne doit pas être enlevé, sauf si le pneu est rendu inutilisable de façon permanente, notamment par destruction;</p> <p>h) toute condition associée à la correction du défaut;</p> <p>i) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribués à l'avis de défaut par l'entreprise.</p>	
Notice requirements	<p>(2) A notice of defect required to be given under subsection 10(1) of the Act must be given in writing and, when given to a person other than the Minister, must be</p> <p>(a) in both official languages; or</p> <p>(b) in the person's official language of choice, if it is known.</p>	<p>(2) L'avis de défaut prévu au paragraphe 10(1) de la Loi doit être donné par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il doit être donné :</p> <p>a) soit dans les deux langues officielles;</p> <p>b) soit, si elle est connue, dans la langue officielle du choix de la personne.</p>	Exigences relatives à l'avis
Additional information	<p>(3) The report referred to in subsection 10(6) of the Act must be submitted within 30 days after the day on which the company gives a notice of defect, and must contain the information required by subsection (1) and the following information:</p> <p>(a) the number of tires affected by the notice of defect and the number of those tires for each size designation;</p> <p>(b) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect;</p> <p>(c) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect; and</p> <p>(d) a detailed description of the nature of the defect and its location on the tire, with any related diagrams or illustrations.</p>	<p>(3) Le rapport visé au paragraphe 10(6) de la Loi doit être présenté dans un délai de trente jours suivant la date à laquelle l'entreprise a donné l'avis de défaut et comporter les renseignements exigés par le paragraphe (1) ainsi que les renseignements suivants :</p> <p>a) le nombre de pneus visés par l'avis de défaut ainsi que le nombre de ces pneus pour chaque désignation des dimensions;</p> <p>b) la chronologie des principaux événements qui ont permis de déterminer l'existence du défaut;</p> <p>c) des exemplaires des avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut;</p> <p>d) une description détaillée de la nature du défaut et de la partie du pneu où il se trouve, accompagnée, le cas échéant, des diagrammes ou des illustrations qui s'y rapportent.</p>	Renseignements supplémentaires
Content of quarterly reports	<p>(4) For the purposes of subsection 10(6) of the Act, the quarterly reports to be submitted following the report referred to in subsection (3) must contain the following information:</p> <p>(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;</p> <p>(b) the revised number of tires affected by the notice of defect, if applicable;</p> <p>(c) the dates on which notices of defect were given to the current owners of the tires;</p> <p>(d) the number of tires inspected by or at the direction of the company;</p> <p>(e) the number of tires found on inspection to contain the defect; and</p> <p>(f) a statement outlining the manner in which the company disposed of the defective tires.</p>	<p>(4) Pour l'application du paragraphe 10(6) de la Loi, les rapports trimestriels à présenter à la suite du rapport visé au paragraphe (3) doivent contenir les renseignements suivants :</p> <p>a) le numéro, le titre ou tout autre moyen d'identification attribués à l'avis de défaut par l'entreprise;</p> <p>b) le nombre révisé de pneus visés par l'avis de défaut, le cas échéant;</p> <p>c) les dates auxquelles les avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des pneus;</p> <p>d) le nombre de pneus inspectés par l'entreprise ou à sa demande;</p> <p>e) le nombre de pneus dont l'inspection a relevé le défaut;</p> <p>f) une déclaration énonçant la façon dont l'entreprise s'est départie des pneus défectueux.</p>	Contenu des rapports trimestriels

**TRANSITIONAL PROVISION,  
CONSEQUENTIAL AMENDMENT, REPEAL  
AND COMING INTO FORCE**

**TRANSITIONAL PROVISION**

Conformity

14. Until September 1, 2014, tires of a class prescribed by subsection 3(1), 4(1) or 5(1) may, instead of conforming to the applicable requirements of sections 3 to 5, conform to the applicable requirements of sections 5, 6 and 8 to 10 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* as they read on the day before the day on which these Regulations came into force.

**CONSEQUENTIAL AMENDMENT TO THE MOTOR  
VEHICLE SAFETY REGULATIONS**

15. Paragraph 120(2)(c) of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

(c) have been originally manufactured to comply with the requirements of any of the following that applied at the time of manufacture:

- (i) in the case of used tires, the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* or the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, and
- (ii) in the case of retreaded tires, section 4 of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, Schedule V to the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*, the United States Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119 or the Japanese Industrial Standard JIS D4230.

**REPEAL**

16. The *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995*<sup>2</sup> are repealed.

**COMING INTO FORCE**

Publication date

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

**DISPOSITION TRANSITOIRE,  
MODIFICATION CORRÉLATIVE,  
ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR**

**DISPOSITION TRANSITOIRE**

Conformité

14. Jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2014, les pneus d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) peuvent, au lieu d'être conformes aux exigences applicables des articles 3 à 5, être conformes aux exigences applicables des articles 5, 6 et 8 à 10 du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

**MODIFICATION CORRÉLATIVE AU RÈGLEMENT DE  
LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES**

15. L'alinéa 120(2)c) de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

c) ils ont été fabriqués à l'origine de manière à être conformes aux exigences des textes ci-après qui s'appliquaient au moment de la fabrication :

- (i) dans le cas de pneus usagés, le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* ou le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,
- (ii) dans le cas de pneus rechapés, l'article 4 du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, l'annexe V du *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, la *Federal Motor Vehicle Safety Standard No. 119* des États-Unis ou la *Japanese Industrial Standard JIS D4230*.

**ABROGATION**

16. Le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*<sup>2</sup> est abrogé.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

Date de publication

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038  
<sup>2</sup> SOR/95-148

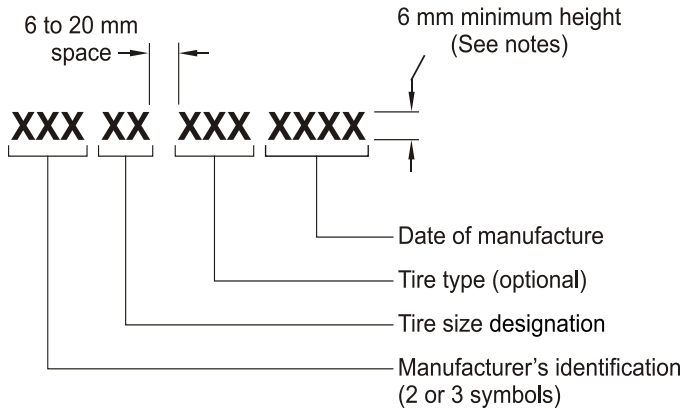
<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038  
<sup>2</sup> DORS/95-148



**SCHEDULE 1**  
*(Paragraphs 6(3)(a) and (6)(a) and 7(2)(a) and subparagraph 7(2)(b)(i))*

**IDENTIFICATION NUMBERS AND NATIONAL SAFETY MARK**

**Tire Identification Number**



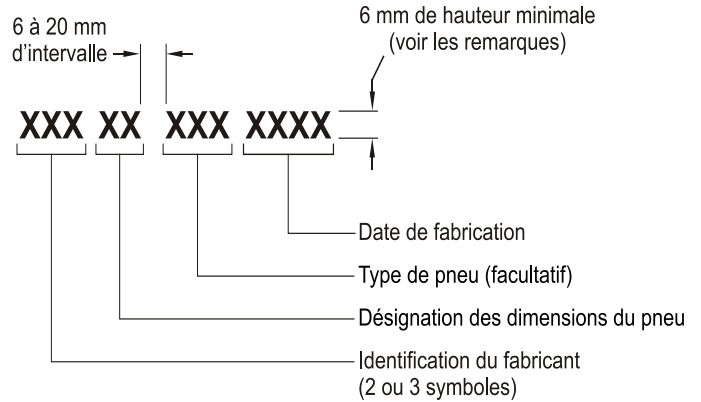
**Notes:**

1. For tires less than 155 mm in cross-section or less than 330 mm in bead diameter, the minimum height of the characters in the Tire Identification Number may be 4 mm.
2. The Tire Identification Number must be in Futura Bold, Modified, Condensed characters or in Gothic characters.
3. This drawing is not to scale.

**ANNEXE 1**  
*(alinéas 6(3)a) et (6)a) et 7(2)a) et sous-alinéa 7(2)b)(i))*

**NUMÉROS D'IDENTIFICATION ET MARQUE NATIONALE DE SÉCURITÉ**

**Numéro d'identification du pneu**



**Remarques :**

1. Dans le cas des pneus dont la coupe transversale a moins de 155 mm ou dont le diamètre au talon est de moins de 330 mm, la hauteur minimale des caractères du numéro d'identification du pneu peut être de 4 mm.
2. Le numéro d'identification du pneu doit être inscrit en caractères Futura gras, modifiés, étroits ou en caractères gothiques.
3. Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 1 — Tire Identification Number

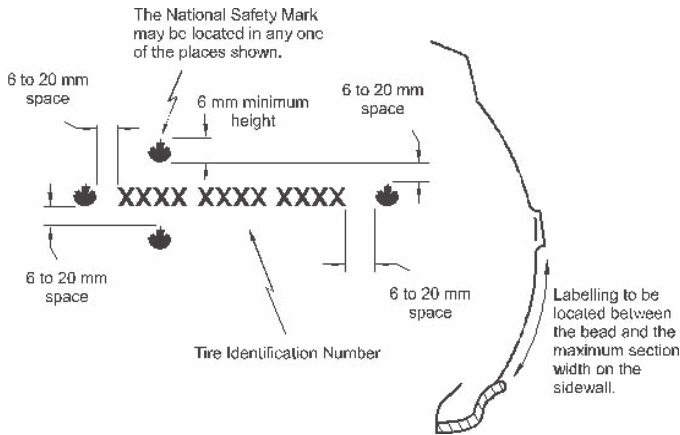


Figure 1 — numéro d'identification du pneu

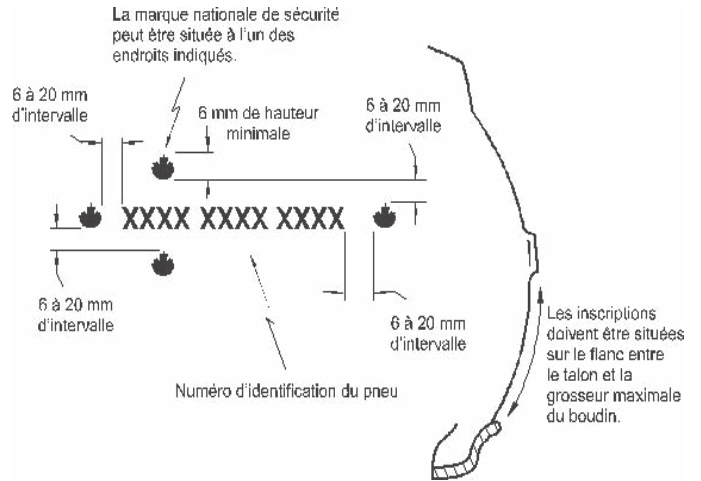


Figure 2 — Location of Tire Identification Number and National Safety Mark

Figure 2 — emplacement du numéro d'identification du pneu et de la marque nationale de sécurité

SCHEDULE 2  
(Subsection 7(1))

ANNEXE 2  
(paragraphe 7(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

AUTORISATION DU MINISTRE

Department of Transport

Ministère des Transports

*Motor Vehicle Safety Act* (subsection 3(2))

*Loi sur la sécurité automobile* (paragraphe 3(2))

*Motor Vehicle Tire Safety Regulations* (subsection 7(1))

*Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (paragraphe 7(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

AUTORISATION DU MINISTRE

Pursuant to the *Motor Vehicle Safety Act* and the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*,

En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*,

[company name and address]

[nom et adresse de l'entreprise]

is authorized to use and apply a national safety mark to any tire of a class referred to in subsection 3(1), 4(1) or 5(1) of the *Motor Vehicle Tire Safety Regulations*, on condition that the tire conforms to the applicable Canada Motor Vehicle Safety Standard.

est autorisée à utiliser et à apposer, sur tout pneu d'une catégorie visée aux paragraphes 3(1), 4(1) ou 5(1) du *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile*, la marque nationale de sécurité, pourvu que le pneu soit conforme à la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada qui s'applique.

This ministerial authorization expires on \_\_\_\_\_

La présente autorisation du ministre expire le \_\_\_\_\_

Issued in Ottawa on \_\_\_\_\_, 20\_\_\_\_\_

Fait à Ottawa, le \_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ for the Minister of Transport

\_\_\_\_\_ pour le ministre des Transports

SCHEDULE 3  
(Subsection 8(1) and section 12)

ADDRESS OF MINISTER

Minister of Transport  
c/o Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Department of Transport  
Place de Ville, Tower C  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5

SCHEDULE 4  
(Section 12)

DECLARATION OF IMPORTATION FOR EXHIBITION,  
DEMONSTRATION, EVALUATION OR TESTING PURPOSES

1. Name of the manufacturer of the tire:

\_\_\_\_\_

2. Name, postal address and email address of the person  
importing the tire:

\_\_\_\_\_

3. Brand name, size designation and type of the tire:

\_\_\_\_\_

4. Purpose of the importation:

\_\_\_\_\_

5. Date that the tire is presented for importation:

\_\_\_\_\_

I, the undersigned, declare that the information set out in this  
declaration is true and that the tire

(a) will be used in Canada solely for purposes of exhibition,  
demonstration, evaluation or testing, pursuant to para-  
graph 7(1)(a) of the *Motor Vehicle Safety Act*; and

(b) will remain in Canada for not longer than one year or the  
period that the Minister specifies.\*

\* Note: Subsection 7(5) of the *Motor Vehicle Safety Act* prohibits a person who signs  
the declaration referred to in paragraph 7(1)(a) of that Act in respect of a tire to use or  
dispose of the tire in a manner contrary to the terms of the declaration.

\_\_\_\_\_  
*Signature*

\_\_\_\_\_  
*Date*

ANNEXE 3  
(paragraphe 8(1) et article 12)

ADRESSE DU MINISTRE

Ministre des Transports  
a/s de la Direction générale de la sécurité routière et de la  
réglementation automobile  
Ministère des Transports  
Place de Ville, Tour C  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5

ANNEXE 4  
(article 12)

DÉCLARATION D'IMPORTATION À DES FINS  
PROMOTIONNELLES OU EXPÉRIMENTALES

1. Nom du fabricant du pneu :

\_\_\_\_\_

2. Nom, adresse postale et adresse électronique de  
l'importateur :

\_\_\_\_\_

3. Marque du pneu, désignation de ses dimensions et type de  
celui-ci :

\_\_\_\_\_

4. Fin pour laquelle le pneu est importé :

\_\_\_\_\_

5. Date de présentation du pneu aux fins d'importation :

\_\_\_\_\_

Je soussigné déclare que les renseignements énoncés dans la  
présente déclaration sont vrais et que le pneu sera utilisé au  
Canada :

a) d'une part, uniquement à des fins promotionnelles ou expé-  
rimentales aux termes de l'alinéa 7(1)a) de la *Loi sur la sécu-  
rité automobile*;

b) d'autre part, pendant une période qui n'excède pas un an ou  
qui est fixée par le ministre.\*

\* Note: Le paragraphe 7(5) de la *Loi sur la sécurité automobile* interdit à l'auteur de  
la déclaration visée à l'alinéa 7(1)a) de cette loi d'utiliser le pneu en cause ou de s'en  
départir contrairement à ce que prévoit la déclaration

\_\_\_\_\_  
*Signature*

\_\_\_\_\_  
*Date*

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Issues and objectives**

The Canadian *Motor Vehicle Tire Safety Regulations, 1995* (MVTSR 1995) have not been significantly updated since their introduction. As a result, they have fallen behind the corresponding tire safety regulations of the United States (U.S.). The tire and vehicle manufacturers have been encouraging the Government to align the Canadian tire safety regulations with those of the U.S.

The U.S. began to address tire safety issues in the early 2000s, conducting research and, where warranted, amending their tire safety regulations. That amendment introduced a new U.S. standard for more stringent tire testing, namely U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) No. 139, *New pneumatic radial tires for light vehicles*. Those regulations have made the U.S. passenger car tire and light-duty truck tire safety standards more stringent and increased U.S. public awareness of the importance of observing tire load limits and maintaining proper tire inflation levels.

The MVTSR 1995 are less stringent than the U.S. regulations. Aligning Canadian tire safety standards with those of the U.S. helps improve the safety performance of tires in Canada. It also relieves tire manufacturers of the additional cost of testing and marking tires to the current requirements found in the MVTSR 1995.

**Description and rationale**

The *Motor Vehicle Tire Safety Regulations* (the Regulations) repeal and replace the existing MVTSR 1995 to facilitate alignment with the more stringent U.S. tire safety regulations.

The Regulations align the Canadian and U.S. tire testing and marking requirements. It is anticipated that this will reduce the cost and complexity of product testing for tire and vehicle manufacturers, while improving safety for Canadians.

Subsection 12(2) of Canada's *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) gives the authority for regulations to incorporate "technical standards documents" (TSDs) by reference. TSDs are reproductions of enactments of foreign governments, such as U.S. FMVSS, with adaptations of form and reference to facilitate the incorporation. The Regulations introduce most of the requirements of U.S. tire safety standards FMVSS 109, 119 and 139 into Technical Standards Document No. 109, *New Tires and Certain Specialty Tires*; Technical Standards Document No. 119, *New Tires for Motor Vehicles With a GVWR of More Than 4 536 kg and Motorcycles and Technical Standards Document No. 139, New Radial Ply Tires for Motor Vehicles With a GVWR of 4 536 kg or Less*, respectively.

Since U.S. tire safety standard FMVSS No. 139 also introduced requirements for winter tires marked with the Alpine Symbol, the

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT  
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)***Question et objectifs**

Le *Règlement de 1995 sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (Règlement de 1995) du Canada n'a fait l'objet d'aucune mise à jour importante depuis son entrée en vigueur. Par conséquent, il accuse du retard par rapport au règlement sur la sécurité des pneus correspondant des États-Unis (É.-U.). Les fabricants de pneus et de véhicules encouragent le gouvernement à se concentrer sur l'alignement du règlement canadien sur la sécurité des pneus avec celui des États-Unis.

Les États-Unis ont commencé à examiner les questions liées à la sécurité des pneus au début des années 2000 en effectuant des recherches et en apportant des modifications au règlement sur la sécurité des pneus, lorsque cela était justifié. Cette mise à jour a permis de mettre en vigueur une nouvelle norme américaine plus stricte sur les essais de pneus, la « Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 139, *New pneumatic radial tires for light vehicles* ». Ce règlement a permis de rehausser la rigueur des normes américaines en matière de sécurité des pneus de voitures de tourisme et de camions légers et d'accroître la sensibilisation du public américain quant à l'importance de respecter la limite de charge du pneu et de maintenir un niveau de pression de gonflage approprié.

Le Règlement de 1995 est moins strict que le règlement des États-Unis. Non seulement l'alignement des normes canadiennes sur la sécurité des pneus avec celles des États-Unis contribue-t-il à l'amélioration du rendement sécuritaire des pneus au Canada, mais il fait également en sorte que les fabricants de pneus sont exemptés des coûts additionnels liés à l'essai et au marquage de pneus prévus par le Règlement de 1995.

**Description et justification**

Le *Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile* (le Règlement) abroge et remplace le Règlement de 1995 afin de faciliter l'alignement avec les normes américaines sur la sécurité des pneus qui sont plus rigoureuses.

Le Règlement aligne les exigences relatives à l'essai et au marquage de pneus du Canada avec celles des États-Unis. Il est prévu que ce processus réduise les coûts et la complexité de l'essai de produits pour les fabricants de pneus et de véhicules, tout en améliorant la sécurité des Canadiens.

Le paragraphe 12(2) de la *Loi sur la sécurité automobile* (la Loi) prescrit que les règlements incorporent par renvoi des « documents de normes techniques » (DNT). Les DNT reproduisent un texte réglementaire d'un gouvernement étranger, par exemple le FMVSS des États-Unis, en apportant des adaptations facilitant son incorporation. Le Règlement adopte la majorité des exigences provenant de trois normes (FMVSS 109, 119 et 139) dans le Document de normes techniques n° 109, *Nouveaux pneus et certains pneus spécialisés*; le Document de normes techniques n° 119, *Nouveaux pneus pour véhicules automobiles d'un PNBV de plus de 4 536 kg et pour motocyclettes* et le Document de normes techniques n° 139, *Nouveaux pneus à carcasse radiale pour véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg ou moins*, respectivement.

Puisque la norme américaine FMVSS 139 sur la sécurité des pneus prévoit également des exigences pour les pneus d'hiver

inclusion of such requirements in the Regulations will allow the enforcement of such requirements in Canada. These Regulations will allow enforcement when Canadian-market manufacturers apply the Alpine Symbol. This will indicate to consumers that the tire meets specific winter tire regulatory standards.

The Regulations are based on the text of the MVTSR 1995, but changes were made to improve clarity and internal consistency, to be consistent with current legal drafting practices, and to enable alignment with the U.S. tire safety standards through the incorporation by reference of TSDs. In view of the mandatory provisions of section 26 of the *Official Languages Act*, official language requirements are added to the registration systems and defect information sections.

Consequential amendments to paragraph 120(2)(c) of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR) have been made as this paragraph referenced the MVTSR 1995. Also, Schedule III of the MVSR includes the *Canadian Motor Vehicle Safety Standards* (CMVSS) 110 and 120. These two safety standards specify tire and rim selection requirements and rim marking requirements. CMVSS 110 and 120 incorporate TSDs 110 and 120, respectively. Amendments were also made to TSDs 110 and 120 since they originally made reference to various subsections of the MVTSR 1995.

Multinational tire industry stakeholders are very much in favour of the introduction of aligned Canadian tire safety regulations. Alignment of Canadian and U.S. tire safety regulations will reduce costs for the tire industry by allowing them to test to a common standard for the North American market. These Regulations are consistent with the objective of the Canada–United States Regulatory Cooperation Council.

#### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to these Regulations, as there is no change in administrative costs to business.

#### Small business lens

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

#### Consultation

The Department of Transport (Transport Canada) informs the vehicle industry, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the regulations relating to tire and motor vehicle safety. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. Transport Canada also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the tire and vehicle manufacturers, public safety organizations, the provinces, and the territories.

In addition, Transport Canada meets regularly with the federal authorities of other countries. Given that aligned regulations play a key trade role and contribute to a competitive Canadian vehicle industry, Transport Canada and the U.S. Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss issues of mutual interest

marqués d’un symbole alpin, l’inclusion de telles exigences dans le Règlement permettra leur application au Canada, dans tous les cas où les fabricants du marché canadien apposent ce symbole alpin sur leurs pneus, et cela indiquera aux consommateurs que les pneus satisfont aux normes réglementaires particulières sur les pneus d’hiver.

Le Règlement repose sur le texte du Règlement de 1995, mais des modifications y ont été apportées afin d’améliorer la clarté et l’uniformité interne, de se conformer aux pratiques de rédaction législatives actuelles et de permettre l’alignement avec les normes américaines au moyen de l’incorporation par renvoi des DNT. Conformément aux dispositions obligatoires de l’article 26 de la *Loi sur les langues officielles*, les exigences relatives aux langues officielles sont ajoutées aux sections sur les systèmes d’enregistrement et les renseignements sur les défauts.

Des modifications corrélatives à l’alinéa 120(2)(c) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA) ont été apportées puisque cet alinéa renvoyait au Règlement de 1995. De plus, l’annexe III du RSVA comprend les *Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada* (NSVAC) n° 110 et 120. Ces deux normes de sécurité précisent les exigences relatives à la sélection de pneus et de jantes ainsi qu’au marquage de jantes. Les NSVAC n° 110 et 120 incorporent respectivement les DNT n° 110 et 120. Les DNT n° 110 et 120 ont également fait l’objet de modifications puisqu’ils renvoyaient à l’origine à diverses dispositions du Règlement de 1995.

Les intervenants de l’industrie multinationale des pneus sont fortement en faveur de l’adoption d’une réglementation canadienne alignée sur la sécurité des pneus. L’alignement des règlements sur la sécurité des pneus canadiens et américains aura pour effet de réduire les coûts pour les fabricants de pneus en leur permettant de mettre à l’essai les pneus en fonction d’une norme commune au marché nord-américain. Le Règlement est conforme aux objectifs du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

#### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au Règlement, car aucun changement n’est apporté aux coûts administratifs pour les entreprises.

#### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car le Règlement n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

#### Consultation

Le ministère des Transports (Transports Canada) informe l’industrie des véhicules, les organismes responsables de la sécurité publique ainsi que le grand public lorsque des changements sont prévus au règlement visant la sécurité des pneus et des véhicules automobiles. Cela leur donne la possibilité de formuler des commentaires sur les changements par lettre ou par courriel. Transports Canada mène également des consultations régulières, lors de réunions en personne ou de téléconférences, auprès des fabricants de véhicules et de pneus, des organismes responsables de la sécurité publique, des provinces et des territoires.

De plus, Transports Canada rencontre régulièrement les autorités fédérales des autres pays. Étant donné que les règlements alignés jouent un rôle clé dans le commerce et qu’ils contribuent à la compétitivité de l’industrie canadienne des véhicules, Transports Canada et le Department of Transportation (ministère des

and planned regulatory changes. In addition, departmental officials participate in and support the development of Global Technical Regulations, which are developed by the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations under the direction of the United Nations Economic Commission for Europe.

In the case of this regulatory initiative, Transport Canada announced a proposed rewrite of the MVTSR 1995 and accompanying TSDs in its Regulatory Plan distributed to Canadian stakeholders in August 2004. Specifically, Transport Canada meets with the Rubber Association of Canada (RAC), the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC) and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA) several times each year, thus providing the opportunity to discuss regulatory development issues. The proposal had been discussed during several of these meetings.

During July 2011, a discussion draft of the proposal was distributed to industry stakeholders. The RAC returned a list of comments on July 29, 2011. The RAC comments relating to the requirements of the proposal had, to the extent possible, been addressed in the Part I publication. However, they noted several outstanding issues that went beyond the scope of the proposal, mostly relating to efforts to develop international tire testing and marking requirements under a Global Technical Regulation, which will need to be addressed in future proposals. Finally, the RAC requested that Transport Canada delay the introduction of TSD 119, noting that there is an impending amendment underway in the U.S. This request was not accepted as Transport Canada did not wish to delay the introduction of the updated tire safety regulations. Because the requirements are part of a TSD publication, future alignment with any amended or newly published requirements of the U.S. would be relatively straightforward to facilitate.

The CVMA also provided discussion draft comments on July 27, 2011, noting their appreciation for the high degree of alignment with the corresponding U.S. tire safety regulations. They requested clarification on one minor issue regarding the classification of certain specialty tires in the proposed TSD 119. No changes were required as a result of their request.

Notice of Transport Canada's intention to make these Regulations was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 11, 2012, followed by a 75-day comment period. The Part I publication resulted in five stakeholder submissions with comments.

Comments were received with regard to the proposed change that would require a notice of defect to be communicated to the public and Transport Canada in both official languages (English and French). The RAC proposed that the notice of defect be provided in either official language. The CVMA proposed that only the notice to the minister be provided in either official language. For consistency with recent similar amendments to other regulations, the requirements in these Regulations now ensure that communication with Transport Canada (the Minister) can occur in either official language and further that manufacturers have the

Transports) des États-Unis tiennent des réunions semestrielles afin de discuter des problèmes d'intérêt commun et des changements réglementaires prévus. De plus, des représentants ministériels appuient l'élaboration de règlements techniques mondiaux et y participent par l'entremise du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules sous la direction de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Dans le cadre de cette initiative réglementaire, Transports Canada a annoncé dans son plan réglementaire, distribué aux intervenants canadiens en août 2004, la nouvelle rédaction proposée du Règlement de 1995 ainsi que des DNT connexes. Plus particulièrement, Transports Canada rencontre plusieurs fois par année l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc (ACIC), l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC), le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC) et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), et ces réunions permettent de discuter des questions d'élaboration de la réglementation. La proposition a fait l'objet d'une discussion au cours de plusieurs de ces réunions.

En juillet 2011, un document de travail sur la proposition a été distribué aux intervenants de l'industrie. L'ACIC a fait parvenir une liste de commentaires le 29 juillet 2011. Dans la mesure du possible, les commentaires de l'ACIC liés aux exigences de la proposition ont été abordés dans la publication à la Partie I. Pourtant, il restait plusieurs questions en suspens (généralement associées aux efforts déployés pour élaborer les exigences internationales liées à l'essai et au marquage de pneus en vertu d'un règlement technique mondial) qui allaient au-delà de la portée de la proposition et qui devront être examinées dans le cadre de propositions futures. Finalement, l'ACIC a demandé à Transports Canada de repousser l'entrée en vigueur du DNT n° 119 en faisant remarquer qu'une modification imminente est en cours aux États-Unis. Transports Canada n'a pas accepté la demande, car il n'a pas voulu retarder l'entrée en vigueur du règlement mis à jour sur la sécurité des pneus. Étant donné que les exigences font partie de la publication d'un DNT, un alignement futur avec les nouvelles exigences publiées par les États-Unis ou avec toute modification à celles-ci s'en trouverait facilité.

L'ACCV a également fourni des commentaires provisoires le 27 juillet 2011, en mentionnant qu'elle apprécie le degré élevé d'alignement avec le règlement sur la sécurité des pneus correspondant des États-Unis. L'Association a demandé des précisions sur un problème mineur concernant la classification de certains pneus spécialisés dans le DNT n° 119 proposé. Aucun changement n'a été apporté en raison de sa demande.

Un avis pour faire connaître l'intention de Transports Canada de prendre ce règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 11 février 2012. Cette publication dans la Partie I a été suivie d'une période de commentaires de 75 jours et a entraîné la présentation de cinq soumissions d'intervenants accompagnées de commentaires.

Des commentaires ont été reçus au sujet du changement proposé qui nécessiterait qu'un avis de défectuosité soit communiqué au public et à Transports Canada dans les deux langues officielles (anglais et français). L'ACIC a proposé que l'avis de défectuosité soit fourni dans l'une ou l'autre des langues officielles. L'ACCV a proposé que seul l'avis au ministre soit fourni dans l'une ou l'autre des deux langues officielles. En vue d'assurer une certaine uniformité avec les modifications semblables qui ont récemment été apportées, les exigences prévues par le Règlement font maintenant en sorte que tout échange avec Transports Canada (le ministre)

choice to provide consumers with notices of defect in the official language of the consumers' choice, if it is known.

The CVMA and the MMIC requested clarifications to sections 10 (Registration Systems) and 11 (Importation), respectively, of the proposed Regulations to clearly specify that these sections do not apply to those tires installed on an imported vehicle or a new vehicle manufactured for sale in Canada. No changes to the Regulations were required, as the *Motor Vehicle Safety Act* (MVSA) clearly defines that these sections apply only to tires sold as individual pieces of equipment and not to tires installed on a new or imported vehicle. Tires installed on an imported vehicle, or a new vehicle manufactured for sale in Canada, are regulated under the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

The RAC requested that, with regard to section 10, the Regulations should provide the option for online or electronic tire registration, on an equivalent basis. To encourage an increase in the registration of tires sold as individual pieces of equipment, the Regulations now feature a provision to facilitate online/electronic, as well as postal, tire registration.

The RAC also provided seven comments on TSDs 119 and 139, requesting certain modifications. For TSD 119 the requested modifications were a scope clarification, as well as corrections to tables II and III. Table III of TSD 119 was thus replaced by subsection 4(2) of the Regulations. For TSD 139 the requested modifications were again a scope clarification, plus the deletion of a subsection referring to 60 psi tires, and suggested changes to table headings. These requests have been granted, insofar as possible, under the authority of section 12 of the MVSA.

Yokohama Tire (Canada) Inc. commented on the inconsistencies in section 6 regarding the need for tire identification numbers (TINs) on both sidewalls under TSD 139. Section 6 of the Regulations now provides clear, specific TIN requirements for the classes of tires defined in sections 3, 4, and 5.

Bridgestone Canada Inc. and the CVMA requested that TSDs 110 and 120 be amended to have the same expiry dates as TSDs 109, 119 and 139. This amendment is being proposed in a separate regulatory file.

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

The Regulations come into force on the day the final text is published in the *Canada Gazette*, Part II. However, mandatory compliance with the safety and marking requirements is delayed from that day until September 1, 2014. During this transitional period, manufacturers may follow either the existing requirements of the MVTSR 1995 or the new requirements.

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring compliance with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Act* and its regulations. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. In addition, when they identify a defect in a vehicle or equipment, manufacturers and importers must issue a notice of defect to the owners and to the

puisse se faire dans l'une ou l'autre des langues officielles et que les fabricants puissent fournir aux consommateurs les avis de défectuosité dans la langue officielle de choix des consommateurs, si elle est connue.

L'ACCV et le CIMC ont demandé des éclaircissements sur les articles 10 (systèmes d'enregistrement) et 11 (importation) respectivement, du projet de règlement pour préciser clairement que ces articles ne visent pas les pneus montés sur un véhicule importé ou sur un véhicule neuf fabriqué pour la vente au Canada. Aucun changement au Règlement n'a été nécessaire puisque la *Loi sur la sécurité automobile* (LSA) définit clairement que ces articles s'appliquent aux pneus vendus comme pièces d'équipement individuelles et non aux pneus montés sur un véhicule neuf ou importé. Les pneus montés sur un véhicule importé ou sur un véhicule neuf fabriqué pour la vente au Canada sont régis en vertu du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

L'ACIC a demandé qu'en ce qui concerne l'article 10, le Règlement prévoit la possibilité d'enregistrer les pneus en ligne ou par voie électronique de la même manière. En vue d'encourager une hausse de l'enregistrement des pneus vendus comme pièces d'équipement individuelles, une disposition visant à faciliter l'enregistrement en ligne/par voie électronique ou postale, fait maintenant partie du Règlement.

L'ACIC a également formulé sept commentaires sur les DNT n° 119 et n° 139 pour demander que certaines modifications soient apportées. En ce qui concerne le DNT n° 119, on a demandé de clarifier la portée et d'apporter certaines corrections aux tableaux II et III. Le tableau III du DNT n° 119 a donc été remplacé par le paragraphe 4(2) du Règlement. En ce qui concerne le DNT n° 139, on a demandé de préciser la portée et de supprimer une sous-section faisant référence aux pneus de 60 psi, et on a suggéré que les titres des tableaux soient modifiés. Ces demandes ont été accordées, dans la mesure du possible, en vertu de l'article 12 de la LSA.

Yokohama Tire (Canada) Inc. a formulé des commentaires sur les incohérences de l'article 6 en ce qui concerne le besoin d'inscrire un numéro d'identification sur les deux flancs des pneus en vertu du DNT n° 139. L'article 6 du Règlement prévoit maintenant des exigences claires et spécifiques pour les numéros d'identification des pneus pour les classes de pneus définies aux articles 3, 4 et 5.

Bridgestone Canada Inc. et l'ACCV ont demandé que les DNT n° 110 et n° 120 soient modifiés afin que leur date d'expiration soit la même que celle des DNT n° 109, n° 119 et n° 139. Cette modification sera proposée dans un dossier réglementaire distinct.

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

Le Règlement entrera en vigueur la journée même où le texte définitif sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Toutefois, la conformité obligatoire aux exigences relatives à la sécurité et au marquage est retardée à compter du jour de la publication jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2014. Au cours de cette période de transition, les fabricants auront le droit de se conformer aux exigences actuelles du Règlement de 1995 ou aux nouvelles exigences.

Il incombe aux fabricants et aux importateurs de véhicules automobiles d'assurer la conformité avec les exigences de la *Loi sur la sécurité automobile* et de ses règlements. Le ministère des Transports contrôle les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leur documentation d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché. Advenant qu'ils détectent une défectuosité de l'équipement, les fabricants et les importateurs doivent en aviser les

Minister of Transport. Any person or company that contravenes a provision of the *Motor Vehicle Safety Act* or its regulations is guilty of an offence, and liable to the applicable penalty set out in the Act.

**Contact**

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

propriétaires et le ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* ou de ses règlements est coupable d'une infraction et encourt la pénalité applicable énoncée dans cette loi.

**Personne-ressource**

Roland Jonasch  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
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 : roland.jonasch@tc.gc.ca



Registration  
SOR/2013-199 November 8, 2013

Enregistrement  
DORS/2013-199 Le 8 novembre 2013

INCOME TAX ACT

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

**Regulations Amending the Income Tax Regulations  
(Late Filing Penalty — Prescribed Information  
Returns)**

**Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur  
le revenu (pénalité pour production tardive -  
déclarations de renseignements visées)**

P.C. 2013-1152 November 7, 2013

C.P. 2013-1152 Le 7 novembre 2013

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 221<sup>a</sup> of the *Income Tax Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Income Tax Regulations (Late Filing Penalty — Prescribed Information Returns)*.

Sur recommandation de la ministre du Revenu national et en vertu de l'article 221<sup>a</sup> de la *Loi de l'impôt sur le revenu*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (pénalité pour production tardive - déclarations de renseignements visées)*, ci-après.

**REGULATIONS AMENDING THE INCOME TAX  
REGULATIONS (LATE FILING PENALTY —  
PRESCRIBED INFORMATION RETURNS)**

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE  
L'IMPÔT SUR LE REVENU (PÉNALITÉ POUR  
PRODUCTION TARDIVE - DÉCLARATIONS  
DE RENSEIGNEMENTS VISÉES)**

**AMENDMENTS**

**MODIFICATIONS**

**1. (1) Section 205 of the *Income Tax Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after subsection (2):**

**1. (1) L'article 205 du *Règlement de l'impôt sur le revenu*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) For the purpose of subsection 162(7.01) of the Act, the following types of information returns are prescribed:

(3) Pour l'application du paragraphe 162(7.01) de la Loi, les types de déclarations de renseignements ci-après sont visés :

Government Service Contract Payments	T1204
Past Service Pension Adjustment (PSPA) Exempt from Certification	T215
Pension Adjustment Reversal (PAR)	T10
Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Contribution Information Return	
Statement of Amounts Paid or Credited to Non-residents of Canada	NR4
Statement of Benefits	T5007
Statement of Canada Pension Plan Benefits	T4A(P)
Statement of Contract Payments	T5018
Statement of Distributions from a Retirement Compensation Arrangement (RCA)	T4A-RCA
Statement of Employee Profit Sharing Plan Allocations and Payments	T4PS
Statement of Employment Insurance and Other Benefits	T4E
Statement of Farm-support Payments	AGR-1
Statement of Fees, Commissions, or Other Amounts Paid to Non-residents for Services Rendered in Canada	T4A-NR
Statement of Income from a Registered Retirement Income Fund	T4RIF
Statement of Investment Income	T5

Déclaration annuelle de renseignements du compte d'épargne libre d'impôt (CELI)	
Déclaration de renseignements pour les cotisations au régime enregistré d'épargne-retraite (REER)	
État de la prestation universelle pour la garde d'enfants	RC62
État de la rémunération payée	T4
État des attributions et des paiements dans le cadre d'un régime de participation des employés aux bénéfices	T4PS
État des honoraires, des commissions ou d'autres sommes payés à des non-résidents pour services rendus au Canada	T4A-NR
État des montants attribués d'une convention de retraite (CR)	T4A-RCA
État des opérations sur titres	T5008
État des paiements contractuels	T5018
État des prestations	T5007
État des prestations d'assurance-emploi et autres prestations	T4E
État des prestations du Régime de pensions du Canada	T4A(P)
État des revenus de fiducie (Répartitions et attributions)	T3
État des revenus de placements	T5

<sup>a</sup> S.C. 2007, c. 35, s. 62

<sup>b</sup> R.S., c. 1 (5th Suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., c. 945

<sup>a</sup> L.C. 2007, ch. 35, art. 62

<sup>b</sup> L.R., ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.)

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 945

Statement of Old Age Security	T4A(OAS)	État des sommes payées ou créditées à des non-résidents du Canada	NR4
Statement of Pension, Retirement, Annuity and Other Income	T4A	État du revenu de pension, de retraite, de rente ou d'autres sources	T4A
Statement of Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Income	T4RSP	État du revenu provenant d'un fonds enregistré de revenu de retraite	T4RIF
Statement of Remuneration Paid	T4	État du revenu provenant d'un régime enregistré d'épargne-retraite (REER)	T4RSP
Statement of Securities Transactions	T5008	Facteur d'équivalence pour services passés (FESP) exempté d'attestation	T215
Statement of Trust Income Allocations and Designations	T3	Facteur d'équivalence rectifié (FER)	T10
Tax-free Savings Account (TFSA) Annual Information Return		Paiements contractuels de services du gouvernement	T1204
Universal Child Care Benefit Statement	RC62	Relevé de la sécurité de la vieillesse	T4A(OAS)
		Relevé des paiements de soutien agricole	AGR-1

**(2) Subsection 205(3) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

Pooled Registered Pension Plan (PRPP) Information Return

**(2) Le paragraphe 205(3) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

Déclaration de renseignements d'un régime de pension agréé collectif (RPAC)

**APPLICATION**

**2. (1) Subsection 1(1) applies after December 31, 2011.**

**(2) Subsection 1(2) applies after December 13, 2012.**

**APPLICATION**

**2. (1) Le paragraphe 1(1) s'applique à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.**

**(2) Le paragraphe 1(2) s'applique à compter du 14 décembre 2012.**

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue**

The *Income Tax Act* (the Act) and the *Income Tax Regulations* (the Regulations) impose various reporting obligations, including the requirement for certain taxpayers to file information returns with the Canada Revenue Agency (CRA) by a specific date. For example, an employer is required to file a copy of each *Statement of Remuneration Paid* (T4 Slip) issued no later than on the last day of February. The Act provides, with some exceptions, that when a person fails to file an information return on time, a penalty equal to \$25 per day late may apply, subject to a \$100 minimum and a \$2,500 maximum. This penalty is applicable to each information return that is filed late.

Although the individual slips (for example T4 Slip, *Statement of Remuneration Paid*) and the related summary (T4 Summary, *Summary of Remuneration Paid*) are filed together, each individual slip is considered to be a separate information return. For example, where an employer fails to file 500 slips on time, the Act would impose a penalty of \$50,000 to \$1,250,000, depending on the number of days the submission is late.

Recognizing that this penalty could be excessive in cases where a large number of returns of the same type are required to be filed, the Government announced, in Budget 2009, that amendments

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

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

**Enjeux**

La *Loi de l'impôt sur le revenu* (la Loi) et le *Règlement de l'impôt sur le revenu* (le Règlement) imposent aux contribuables diverses obligations en matière de déclaration, y compris des exigences quant à la production de déclarations de renseignements à l'Agence du revenu du Canada (l'ARC) à des dates précises. Par exemple, un employeur doit produire une copie de chaque *État de la rémunération* (feuille T4) émis au plus tard la dernière journée du mois de février. La Loi prévoit, avec certaines exceptions, une pénalité lorsqu'une personne omet de produire une déclaration de renseignements dans le délai prévu; cette pénalité est de 25 \$ par jour de manquement et varie, selon un minimum et un maximum établis, entre 100 \$ et 2 500 \$. Cette pénalité s'applique à chaque déclaration de renseignements produite en retard.

Même si les feuillets individuels (comme le feuillet T4, *État de la rémunération payée*) et le sommaire correspondant (T4 Sommaire, *Sommaire de la rémunération payée*) sont produits ensemble, chacun des feuillets individuels est considéré être une déclaration de renseignements distincte. Par exemple, si un employeur omet de produire 500 feuillets à temps, la Loi exige des pénalités de 50 000 \$ à 1 250 000 \$, selon le nombre de jours de retard.

Reconnaissant que cette pénalité pouvait être excessive dans les cas où un grand nombre de déclarations du même type devaient être produites, le gouvernement a annoncé dans le budget de 2009

would be introduced to the Act to provide for a separate, less severe, graduated penalty that would be applicable where “prescribed” information returns were filed late. These amendments were contained in the *Budget Implementation Act, 2009*, which received Royal Assent on March 12, 2009. The purpose of these amendments to the Regulations is to “prescribe” the information returns to which this graduated penalty will apply.

As the new graduated penalty remained inoperative until the Regulations were put in place, a reduced penalty similar to that announced in the budget has been administratively applied. This administrative solution underwent various adjustments between 2010 and 2012. However, since January 2012, the Canada Revenue Agency has been applying a late-filing penalty that reflects the announced graduated late-filing penalty.

This administrative penalty structure was applied pursuant to the existing power under the Act to assess a late-filing penalty and the authority of the Minister of National Revenue to waive all or a portion of any penalties assessed.

#### **Objectives**

- Respond to the intent of Parliament by enabling the implementation of a graduated penalty structure.

#### **Description**

Section 205 of the Regulations is amended to

- add a subsection that lists the types of information returns that are subject to the graduated late-filing penalty (see Appendix A); and
- make the coming-into-force date of this amendment retroactive to January 1, 2012.

#### **Consultation**

The new graduated penalty for late filed prescribed information returns was announced in Budget 2009. Discussions regarding the new penalty structure were held at that time with various CRA stakeholder organizations, including the Canada Federation of Independent Business and the Canadian Payroll Association.

Various CRA publications since 2009 have described the new graduated late-filing penalty and the information returns to which it will apply. In addition, CRA Web pages that explain the reporting obligations of businesses include information with respect to the new penalty structure, including a list of the information returns to be prescribed. The CRA has received no comments with respect to this information.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply, as no additional administrative costs are being imposed.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply, as there are no additional administrative or compliance costs imposed on small business.

que des modifications à la Loi seraient proposées pour établir une pénalité distincte, moins sévère, à taux progressif, qui s’appliquerait dans les cas où des déclarations de renseignements visées par règlement sont produites en retard. La *Loi d’exécution du budget de 2009*, qui a reçu la sanction royale le 12 mars 2009, faisait état de ces modifications. L’objet de ces modifications est de préciser, dans le libellé du Règlement, quelles déclarations de renseignements sont visées par cette pénalité à taux progressif.

Puisque la nouvelle pénalité à taux progressif demeura inopérante dans l’attente des modifications au Règlement, une structure de pénalités similaire à la structure proposée dans le budget a été appliquée sur une base administrative. Cette « solution administrative » a fait l’objet de plusieurs ajustements entre 2010 et 2012. Toutefois, depuis janvier 2012, l’Agence du Revenu du Canada (ARC) applique une pénalité pour production tardive qui reflète la pénalité à taux progressif pour production tardive annoncée en 2009.

Ce système administratif de pénalités provient du pouvoir existant dans la Loi de cotiser une pénalité pour production tardive et du pouvoir qu’a le ministre du Revenu national de renoncer à toute pénalité ou partie de pénalité cotisée.

#### **Objectifs**

- Mettre en œuvre l’intention du législateur en facilitant la mise sur pied d’une structure de pénalités à taux progressif.

#### **Description**

L’article 205 du Règlement est modifié dans le but :

- d’y ajouter un paragraphe comportant une liste des types de déclarations de renseignements qui sont soumises à la pénalité à taux progressif (voir l’annexe A);
- de faire en sorte que la date d’entrée en vigueur de la modification soit rétroactive au 1<sup>er</sup> janvier 2012.

#### **Consultation**

La nouvelle pénalité à taux progressif pour production tardive des déclarations de renseignements visées par le Règlement a d’abord été annoncée dans le budget de 2009. À l’époque, des discussions concernant la nouvelle structure de pénalités ont été tenues avec différents interlocuteurs de l’ARC, notamment la Fédération canadienne de l’entreprise indépendante et l’Association canadienne de la paie.

Depuis 2009, la nouvelle pénalité pour déclarations tardives et les déclarations de renseignements auxquelles elle s’appliquera ont été décrites dans diverses publications de l’ARC. De plus, les pages Web de l’ARC qui visent à informer les entreprises de leurs obligations en matière de déclaration ont été mises à jour en ce qui a trait à l’application de la nouvelle pénalité, et elles comprennent une liste des déclarations de renseignements. L’ARC n’a reçu aucun commentaire relativement l’information ainsi publiée.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas puisque la modification ne donne lieu à aucun coût administratif additionnel.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas puisque la modification ne crée aucun coût administratif ni coût lié à l’observation pour les petites entreprises.

**Rationale**

The amendments to section 205 of the Regulations make operative the amendments to the Act which introduced the graduated penalty structure. As a result, the Minister of National Revenue will no longer need to utilize the more administratively cumbersome process of waiving penalties to obtain the result intended by the legislative amendments.

As the previous penalty structure was deemed to be too onerous when applied in situations where a large number of returns are filed late, the list of information returns to be prescribed are those that the CRA determined were most commonly filed in bulk.

CRA has been administratively applying a graduated penalty since 2010 and the information returns to which the graduated penalty applies have been described in various CRA publications and on the CRA Web site since then. Employers, businesses and other payers have therefore been aware of the graduated penalty for some time and no objections have been raised about the information returns to which the penalty will apply.

**Contact**

Catherine Chorniawy  
 Manager  
 Information Returns Programs Section  
 Telephone: 613-952-7021

Appendix A

Name of Information Return	Prepared By
Government Service Contract Payments (T1204)	Federal departments, agencies and Crown corporations
Past Service Pension Adjustment (PSPA) Exempt from Certification (T215)	Registered pension plan administrators
Pension Adjustment Reversal (PAR) (T10)	Registered pension plan administrators
Pooled Registered Pension Plan (PRPP) Information Return	Administrator of PRPP (payers or carriers)
Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Contribution Information Return	Administrator of RRSP (payers or carriers)
Statement of Amounts Paid or Credited to Non-residents of Canada (NR4)	Payers or agents
Statement of Benefits (T5007)	Any provincial, territorial, municipal agency, worker's compensation board, or similar person that makes social assistance payments or pays workers compensation
Statement of Canada Pension Plan Benefits [T4A(P)]	Service Canada — CPP Régie des rentes du Québec — QPP
Statement of Contract Payments (T5018)	Individual, partnership, trust or corporations whose primary business activity is contracting
Statement of Distributions from a Retirement Compensation Arrangement (T4A-RCA)	Custodians of an RCA trust

**Justification**

La modification de l'article 205 du Règlement fait en sorte que les dispositions législatives concernant la nouvelle structure de pénalité à taux progressif entrent en vigueur. Cela signifie que le ministre du Revenu national pourra mettre fin à la procédure de renonciation aux pénalités appliquées dans ces circonstances, qui est plus complexe sur le plan administratif, et obtenir le résultat voulu par les modifications législatives.

Étant donné que la structure de pénalités antérieure avait été jugée trop onéreuse à appliquer dans les cas où un nombre important de déclarations sont produites en retard, la liste des déclarations de renseignements qui feront l'objet de la nouvelle pénalité à taux progressif est constituée de celles que l'ARC a déterminé être le plus souvent produites.

L'ARC applique, depuis 2010, une forme ou une autre de pénalités de nature administrative et, depuis lors, les déclarations de renseignements assujetties à la pénalité à taux progressif ont été décrites dans différentes publications de l'ARC et sur son site Web. Les employeurs, les entreprises et les autres payeurs ont donc été tenus au courant de leurs obligations en matière de déclaration, ainsi que de l'existence de cette pénalité depuis un bon moment et n'ont soulevé aucune objection au sujet des déclarations de renseignements visées par la pénalité.

**Personne-ressource**

Catherine Chorniawy  
 Gestionnaire  
 Section des programmes de déclarations de renseignements  
 Téléphone : 613-952-7021

Annexe A

Déclaration de renseignements	Préparée par
Déclaration annuelle de renseignements du compte d'épargne libre d'impôt (CELI)	Administrateurs de CELI (payeurs et émetteurs)
Déclaration de renseignements d'un régime de pension agréé collectif (RPAC)	Administrateurs d'un RPAC (payeurs et émetteurs)
Déclaration de renseignements pour les cotisations au régime enregistré d'épargne retraite (REER)	Administrateurs de REER (payeurs et émetteurs)
État de la prestation universelle pour la garde d'enfants (RC62)	Agence du revenu du Canada
État de la rémunération payée (T4)	Employeurs
État des attributions et des paiements dans le cadre d'un régime de participation des employés aux bénéfices (T4PS)	Employeurs et payeurs
État des honoraires, des commissions ou d'autres sommes payés à des non-résidents pour services rendus au Canada (T4A-NR)	Employeurs et payeurs
État des montants attribués d'une convention de retraite (CR) [T4A-RCA]	Dépositaires d'une fiducie (CR)
État des opérations sur titres (T5008)	Commerçants ou courtiers en valeurs mobilières
État des paiements contractuels (T5018)	Individus, partenariats, fiducies ou sociétés qui sont principalement impliquées dans la construction

Appendix A — *Continued*

Annexe A (*suite*)

Name of Information Return	Prepared By
Statement of Employee Profit Sharing Plan Allocations and Payments (T4PS)	Employers and payers
Statement of Employment Insurance and Other Benefits (T4E)	Employment and Social Development Canada
Statement of Farm-support Payments (AGR-1)	Government bodies and producer associations
Statement of Fees, Commissions, or Other Amounts Paid to Non-residents for Services Rendered in Canada (T4A-NR)	Employers and payers
Statement of Income from a Registered Retirement Income Fund (RRIF) [T4RIF]	Administrator of RIF (payers or carriers)
Statement of Investment Income (T5)	Employers and payers
Statement of Old Age Security [T4A(OAS)]	Service Canada
Statement of Pension, Retirement, Annuity and Other Income (T4A)	Payer of other amounts related to employment
Statement of Remuneration Paid (T4)	Employers
Statement of Registered Retirement Savings Plan (RRSP) Income (T4RSP)	Administrator of RRSP (payers or carriers)
Statement of Securities Transactions (T5008)	Traders or dealers in securities
Statement of Trust Income Allocations and Designations (T3)	Trustees, administrators, liquidators, executors
Tax-free Savings Account (TFSA) Annual Information Return	Administrator of TFSA (payers or carriers)
Universal Child Care Benefit Statement (RC62)	Canada Revenue Agency

Déclaration de renseignements	Préparée par
États des prestations (T5007)	Agences provinciales, territoriales ou municipales, commissions des accidents du travail ou personnes semblables qui versent des prestations d'assistance sociale ou des paiements d'indemnité pour accidents du travail
État des prestations d'assurance-emploi et autres prestations (T4E)	Emploi et Développement social Canada
État des prestations du Régime de pensions du Canada [T4A(P)]	Service Canada — RPC Régie des rentes du Québec — RRQ
État des revenus de fiducie (Répartitions et attributions) [T3]	Fiduciaires, administrateurs, exécuteurs ou liquidateurs
État des revenus de placements (T5)	Employeurs et payeurs
État des sommes payées ou créditées à des non-résidents du Canada (NR4)	Payeurs ou agents
État du revenu de pension, de retraite, de rente ou d'autres sources (T4A)	Payeurs de sommes autres reliées à l'emploi
État du revenu provenant d'un fonds enregistré de revenu de retraite (T4RIF)	Administrateurs de FERR (payeurs ou émetteurs)
État du revenu provenant d'un régime enregistré d'épargne-retraite (REER) [T4RSP]	Administrateurs de REER (payeurs ou émetteurs)
Facteur d'équivalence pour services passés (FESP) exempté d'attestation (T215)	Administrateurs de régimes enregistrés de retraite
Facteur d'équivalence rectifié (FER) [T10]	Administrateurs de régimes enregistrés de retraite
Paiements contractuels de services du gouvernement (T1204)	Ministères, organismes gouvernementaux et sociétés d'État
Relevé de la sécurité de la vieillesse [T4A(OAS)]	Service Canada
Relevé des paiements de soutien agricole (AGR-1)	Organismes gouvernementaux et associations de producteurs

Registration  
SI/2013-120 November 20, 2013

CRIMINAL CODE  
YOUTH CRIMINAL JUSTICE ACT

### Rules Amending the Provincial Court of British Columbia Criminal Caseflow Management Rules

The Provincial Court of British Columbia, pursuant to section 482<sup>a</sup> of the *Criminal Code*<sup>b</sup> and section 17 of the *Youth Criminal Justice Act*<sup>c</sup>, makes the annexed *Rules Amending the Provincial Court of British Columbia Criminal Caseflow Management Rules*.

Dated at Vancouver, this 30th day of October, 2013

THOMAS J. CRABTREE  
*Chief Judge of the Provincial Court of British Columbia*

#### RULES AMENDING THE PROVINCIAL COURT OF BRITISH COLUMBIA CRIMINAL CASEFLOW MANAGEMENT RULES

##### AMENDMENTS

1. The definitions “arraignment report”, “trial confirmation hearing” and “trial readiness report” in subsection 1(2) of the *Provincial Court of British Columbia Criminal Caseflow Management Rules*<sup>1</sup> are repealed.

2. (1) Subrule 5(4) of the Rules and the heading before it are repealed.

(2) Paragraph 5(7)(b) of the Rules is replaced by the following:

(b) make any order or give any direction that the judge considers necessary to achieve the purpose of these Rules.

3. Rule 7 of the Rules is repealed.

4. (1) Subparagraph 8(6)(a)(ii) of the English version of the Rules is replaced by the following:

(ii) any direction given by the judge.

(2) Paragraph 8(6)(b) of the Rules is repealed.

5. Rules 9 and 10 of the Rules are repealed.

6. Forms 1 to 4 of the Rules after Rule 13 are repealed.

##### COMING INTO FORCE

7. These Rules come into force on December 1, 2013.

Enregistrement  
TR/2013-120 Le 20 novembre 2013

CODE CRIMINEL  
LOI SUR LE SYSTÈME DE JUSTICE PÉNALE POUR ADOLESCENTS

### Règles modifiant les Règles concernant la gestion des dossiers judiciaires de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique en matière criminelle

En vertu de l'article 482<sup>a</sup> du *Code criminel*<sup>b</sup> et de l'article 17 de la *Loi sur le système de justice pénale pour adolescents*<sup>c</sup>, la Cour provinciale de la Colombie-Britannique établit les *Règles modifiant les Règles concernant la gestion des dossiers judiciaires de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique en matière criminelle*, ci-après.

Fait à Vancouver, le 30 octobre 2013

*Le juge en chef  
de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique*  
THOMAS J. CRABTREE

#### RÈGLES MODIFIANT LES RÈGLES CONCERNANT LA GESTION DES DOSSIERS JUDICIAIRES DE LA COUR PROVINCIALE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE EN MATIÈRE CRIMINELLE

##### MODIFICATIONS

1. Les définitions de « audience de confirmation de l'instruction », « rapport de mise en accusation » et « rapport préalable à l'instruction », au paragraphe 1(2) des *Règles concernant la gestion des dossiers judiciaires de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique en matière criminelle*<sup>1</sup>, sont abrogées.

2. (1) Le paragraphe 5(4) des mêmes règles et l'intertitre le précédant sont abrogés.

(2) L'alinéa 5(7)(b) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

b) rendre une ordonnance ou donner les directives qu'il estime nécessaires pour atteindre le but des présentes règles.

3. La règle 7 des mêmes règles est abrogée.

4. (1) Le sous-alinéa 8(6)(a)(ii) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(ii) any direction given by the judge.

(2) L'alinéa 8(6)(b) des mêmes règles est abrogé.

5. Les règles 9 et 10 des mêmes règles sont abrogées.

6. Les formules 1 à 4 figurant à la suite de la règle 13 des mêmes règles sont abrogées.

##### ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Les présentes règles entrent en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2013.

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 13, s. 17

<sup>b</sup> R.S., c. C-46

<sup>c</sup> S.C. 2002, c. 1

<sup>1</sup> SI/99-104

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 13, par. 17

<sup>b</sup> L.R., ch. C-46

<sup>c</sup> L.C. 2002, ch. 1

<sup>1</sup> TR/99-104

**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/2013-193		Environment	Order 2013-87-09-01 Amending the Domestic Substances List .....	2452
SOR/2013-194	2013-1147	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities.....	2457
SOR/2013-195	2013-1148	Public Safety and Emergency Preparedness	Regulations Amending the Regulations Establishing a List of Entities.....	2458
SOR/2013-196	2013-1149	Transport	Regulations Amending the Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations .....	2459
SOR/2013-197	2013-1150	Finance	Regulations Amending Various GST/HST Regulations, No. 5.....	2509
SOR/2013-198	2013-1151	Transport	Motor Vehicle Tire Safety Regulations .....	2536
SOR/2013-199	2013-1152	National Revenue	Regulations Amending the Income Tax Regulations (Late Filing Penalty — Prescribed Information Returns).....	2555
SI/2013-120		Justice	Rules Amending the Provincial Court of British Columbia Criminal Caseflow Management Rules.....	2560

**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
Carriers and Transportation and Grain Handling Undertakings Information Regulations — Regulations Amending .....	<a href="#">SOR/2013-196</a>	08/11/13	2459	
Canada Transportation Act				
Domestic Substances List — Order 2013-87-09-01 Amending .....	<a href="#">SOR/2013-193</a>	01/11/13	2452	
Canadian Environmental Protection Act, 1999				
Establishing a List of Entities — Regulations Amending the Regulations.....	<a href="#">SOR/2013-194</a>	07/11/13	2457	
Criminal Code				
Establishing a List of Entities — Regulations Amending the Regulations.....	<a href="#">SOR/2013-195</a>	07/11/13	2458	
Criminal Code				
Income Tax Regulations (Late Filing Penalty — Prescribed Information Returns) — Regulations Amending .....	<a href="#">SOR/2013-199</a>	08/11/13	2555	
Income Tax Act				
Motor Vehicle Tire Safety Regulations .....	<a href="#">SOR/2013-198</a>	08/11/13	2536	n
Motor Vehicle Safety Act				
Provincial Court of British Columbia Criminal Caseflow Management Rules — Rules Amending .....	<a href="#">SI/2013-120</a>	20/11/13	2560	
Criminal Code				
Youth Criminal Justice Act				
Various GST/HST Regulations, No. 5 — Regulations Amending .....	<a href="#">SOR/2013-197</a>	08/11/13	2509	
Excise Tax Act				



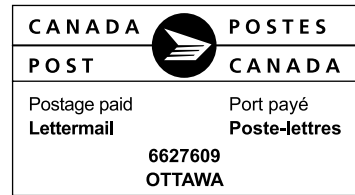
**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2013-193		Environnement	Arrêté 2013-87-09-01 modifiant la Liste intérieure.....	2452
DORS/2013-194	2013-1147	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités .....	2457
DORS/2013-195	2013-1148	Sécurité publique et Protection civile	Règlement modifiant le Règlement établissant une liste d'entités .....	2458
DORS/2013-196	2013-1149	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain.....	2459
DORS/2013-197	2013-1150	Finances	Règlement n° 5 modifiant divers règlements relatifs à la TPS/TVH .....	2509
DORS/2013-198	2013-1151	Transports	Règlement sur la sécurité des pneus de véhicule automobile .....	2536
DORS/2013-199	2013-1152	Revenu national	Règlement modifiant le Règlement de l'impôt sur le revenu (pénalité pour production tardive - déclarations de renseignements visées).....	2555
TR/2013-120		Justice	Règles modifiant les Règles concernant la gestion des dossiers judiciaires de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique en matière criminelle .....	2560

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

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

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Divers règlements relatifs à la TPS/TVH — Règlement n° 5 modifiant ..... Taxe d'accise (Loi)	DORS/2013-197	08/11/13	2509	
Gestion des dossiers judiciaires de la Cour provinciale de la Colombie-Britannique en matière criminelle — Règles modifiant les Règles concernant ..... Code criminel Système de justice pénale pour les adolescents (Loi)	TR/2013-120	20/11/13	2560	
Impôt sur le revenu (pénalité pour production tardive - déclarations de renseignements visées) — Règlement modifiant le Règlement ..... Impôt sur le revenu (Loi)	DORS/2013-199	08/11/13	2555	
Liste d'entités — Règlement modifiant le Règlement établissant ..... Code criminel	DORS/2013-194	07/11/13	2457	
Liste d'entités — Règlement modifiant le Règlement établissant ..... Code criminel	DORS/2013-195	07/11/13	2458	
Liste intérieure — Arrêté 2013-87-09-01 modifiant ..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2013-193	01/11/13	2452	
Renseignements des transporteurs et des exploitants d'entreprises de transport et de manutention de grain — Règlement modifiant le Règlement ..... Transports au Canada (Loi)	DORS/2013-196	08/11/13	2459	
Sécurité des pneus de véhicule automobile — Règlement ..... Sécurité automobile (Loi)	DORS/2013-198	08/11/13	2536	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