

**PROPOSED REGULATIONS**

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

*Table of Contents*

*Table des matières*

---

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Environment, Dept. of the</b>		<b>Environnement, min. de l'</b>	
Regulations Amending the Gasoline Regulations.....	3423	Règlement modifiant le Règlement sur l'essence .....	3423

## Regulations Amending the Gasoline Regulations

*Statutory Authority*

*Canadian Environmental Protection Act*

*Sponsoring Department*

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*Description*

The purpose of the *Regulations Amending the Gasoline Regulations*, proposed under sections 46 and 47 of the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA), is to allow an exemption, until December 31, 2002, for all competition vehicles from the restriction on the use of leaded gasoline. These Regulations will mandate every person involved in the production, sale and importation of leaded racing gasoline destined for competition vehicles to retain records and to submit an annual report providing information on total quantities of leaded racing gasoline used in Canada. The test methods used in the Regulations to measure concentration of lead and phosphorus have been updated.

The Department of the Environment will monitor the racing sector through the reporting of the quantities of leaded racing gasoline used in Canada. In the event of a significant increase over 1996 levels, the Minister of the Environment may consider further control action during the five-year exemption period. The Department of the Environment will formally re-assess the exemption for leaded racing gasoline before the end of the exemption period. This will include examining trends in leaded gasoline use patterns, regulatory developments in the United States and other jurisdictions, any new research into health effects of lead, and other relevant issues.

These Regulations will be in force at the date of their registration by the Clerk of the Privy Council.

*Economic data on the racing sector*

Economic data on the racing sector and economic impacts on the regulatory options considered are based on a survey of race-sanctioning bodies, track and event representatives, and fuel suppliers.

It is estimated that racing events in Canada in 1996 generated from \$44 million<sup>1</sup> to \$66 million in direct sales of tickets and fuel. Applying standard Statistics Canada multipliers of 2.0 and 2.5<sup>2</sup> to the estimate range of direct revenues (between \$44 million and \$66 million), the racing sector would engender indirect economic activity between \$88 million and \$165 million each year.

<sup>1</sup> In this document, all amounts are 1996 Canadian dollars.

<sup>2</sup> Statistics Canada multiplier of 2.0 is used in the rest of this document to assess indirect revenues.

## Règlement modifiant le Règlement sur l'essence

*Fondement législatif*

*Loi canadienne sur la protection de l'environnement*

*Ministère responsable*

Ministère de l'Environnement

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

*Description*

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur l'essence*, proposé en vertu des articles 46 et 47 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), est de permettre une dérogation à la restriction concernant l'utilisation d'essence au plomb pour tous les véhicules de course, jusqu'au 31 décembre 2002. Ce règlement obligera toute personne intervenant dans la production, la vente ou l'importation d'essence au plomb destinée aux véhicules de course à conserver un registre et à remettre un rapport annuel renfermant des renseignements permettant de déterminer les quantités totales d'essence au plomb destinée aux véhicules de course utilisées au Canada. Les méthodes d'essai qui ont été employées dans le Règlement pour mesurer la concentration de plomb et de phosphore ont été mises à jour.

Le ministère de l'Environnement effectuera la surveillance du secteur des courses en se fondant sur les rapports révélant les quantités d'essence au plomb utilisées dans les véhicules de course au Canada. Le ministre de l'Environnement pourrait prendre des mesures de contrôle supplémentaires si l'on constatait une augmentation substantielle des quantités par rapport à celles de 1996. D'ici la fin de la période d'exemption de cinq ans, le ministère de l'Environnement réévaluera formellement l'autorisation d'utiliser du carburant au plomb pour la course automobile, notamment en analysant les tendances liées à la consommation de carburant au plomb, à l'élaboration de règlements aux États-Unis et dans d'autres instances, aux nouvelles études concernant les effets du plomb sur la santé et à d'autres éléments pertinents.

Le présent règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement par le greffier du Conseil privé.

*Données économiques sur le secteur des courses*

Les données économiques sur le secteur des courses et les incidences économiques sur les options de réglementation sont fondées sur un sondage mené auprès d'organismes d'accréditation des courses, de représentants de pistes et d'événements sportifs ainsi que de fournisseurs de carburant.

On estime qu'en 1996, au Canada, les courses ont généré entre 44 et 66 millions \$<sup>1</sup> en ventes directes de billets et d'essence. En appliquant les multiplicateurs<sup>2</sup> standard de 2,0 et de 2,5 de Statistique Canada à la fourchette de recettes directes estimée (entre 44 et 66 millions \$), on établit que le secteur des courses engendre chaque année une activité économique indirecte d'une valeur

<sup>1</sup> Dans le présent document, toutes les sommes d'argent sont exprimées en dollars canadiens de 1996.

<sup>2</sup> Dans le reste du document, le multiplicateur de 2,0 de Statistique Canada est utilisé pour le calcul des recettes indirectes.

An equivalent of 1 800 full-time equivalent jobs<sup>3</sup> would originate from the race sanctioning bodies, tracks and fuel suppliers.

#### Recent environmental monitoring data and lead exposure assessment

New data resulting from the assessment of the environmental and health effects from the use of leaded gasoline in competition vehicles suggested that the concerns expressed in earlier assessments may no longer be valid. As part of a 1996 action plan, a program of the Department of the Environment to monitor the levels of lead in air and soil near race tracks was carried out in the summer of 1997. Maximum concentrations of lead measured in the air were about half of provincial ambient air quality criteria, and most concentrations were considerably less. Soil samples had lead concentrations only 10 to 30 percent of Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) Recommended Canadian Soil Quality Guidelines for residential areas.

The Department of Health evaluated potential lead exposures for spectators at race tracks and for nearby residents using the above measurements. The assessment addresses three susceptible individuals: a 2-year old toddler, an adolescent male and a pregnant woman. All three individuals were assessed for exposure as spectators at an oval track and a drag strip. A separate case for a toddler living 800 m from the oval track was also considered. The exposure of residents near the drag strip was not assessed because monitored air and soil concentrations were at background levels. The weekly lead intake for the three susceptible individuals as spectators at the oval track ranged from 29 to 48 percent of the World Health Organization (WHO) Provisional Tolerable Weekly Intake (PTWI) and at the drag strip ranged from 27 to 61 percent of the PTWI. The toddler living within 800 m of the oval track had a weekly lead intake of about 43 percent of the PTWI. The conclusion of the Department of Health is that weekly lead intakes are acceptable.

#### Alternatives

Four options have been considered to replace the current Regulations:

- (a) To ban the use of leaded gasoline in all racing events by allowing the current exemption to expire:

This option has been rejected because recent data outlined above revealed that earlier health concerns are no longer valid. In addition, leaded racing gasoline is allowed in the United States and it has been estimated that a ban in Canada would generate negative direct economic impacts in the order of \$20 million on communities across Canada that would result from the cancellation of international events and track closures. Associated indirect economic and employment loss would be around \$40 million and 700 jobs respectively.

de 88 à 165 millions \$. Les organismes d'accréditation des courses, les pistes et les fournisseurs de carburant produiraient des emplois correspondant à environ 1 800 équivalents à temps plein<sup>3</sup>.

#### Données récentes de surveillance environnementale et d'évaluation de l'exposition

Les plus récentes données issues de l'évaluation des effets sur l'environnement et la santé résultant de l'utilisation de l'essence au plomb dans les véhicules de course indiquent que les préoccupations soulevées lors des évaluations antérieures pourraient ne plus être justifiées. Dans le cadre d'un plan d'activités effectuées en 1996, le ministère de l'Environnement a mis en œuvre un programme de surveillance des niveaux de plomb dans l'air et le sol autour de pistes de course durant l'été 1997. Les concentrations maximales de plomb mesurées dans l'atmosphère représentaient environ 50 p. 100 des quantités permises par les normes provinciales de qualité de l'air ambiant et la plupart des mesures de concentration étaient nettement inférieures à ce pourcentage. Les échantillons de sol présentaient des concentrations de plomb n'atteignant pas plus de 10 à 30 p. 100 des quantités indiquées par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement (CCME) dans ses Lignes directrices canadiennes recommandées pour la qualité du sol dans les zones résidentielles.

En recourant aux mesures susmentionnées, le ministère de la Santé a évalué les expositions possibles au plomb pour les spectateurs et les résidents avoisinant les pistes de course. L'évaluation porte sur trois types de personnes susceptibles d'être touchées : un enfant de deux ans, un adolescent et une femme enceinte. Les recherches ont porté sur le taux de plomb auxquels étaient exposés les trois sujets en tant que spectateurs à une piste de course ovale et à une piste en ligne droite. De plus, une étude distincte a porté sur le cas d'un jeune enfant habitant à 800 mètres de la piste ovale. L'exposition des résidents habitant près de la piste en ligne droite n'a pas été mesurée puisque les concentrations dans l'air et le sol étaient au niveau naturel. Le taux hebdomadaire d'absorption de plomb atteignait entre 29 et 48 p. 100 de la dose hebdomadaire admissible fixée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS), dans le cas des mesures effectuées sur les trois sujets en tant que spectateurs à la piste ovale, et était de 27 à 61 p. 100 dans le cas des mesures effectuées à la piste en ligne droite. Le jeune enfant habitant à 800 mètres de la piste ovale présentait un taux hebdomadaire d'absorption de plomb d'environ 43 p. 100 de la norme fixée par l'OMS. Le ministère de la Santé a conclu que ces taux hebdomadaires d'absorption de plomb étaient acceptables.

#### Solutions envisagées

On a envisagé quatre solutions de rechange au règlement actuel :

- a) Interdire l'utilisation d'essence au plomb dans toutes les courses en laissant la présente dérogation parvenir à échéance :

Cette option a été rejetée parce que les données récentes mentionnées précédemment ont révélé que les préoccupations de santé qui avaient été soulevées auparavant n'avaient plus de fondement. En outre, l'utilisation d'essence au plomb pour les courses étant permise aux États-Unis, on a estimé que son interdiction au Canada entraînerait une perte économique directe de l'ordre de 20 millions \$ pour diverses collectivités du Canada, à la suite de l'annulation d'événements internationaux et de la fermeture de pistes de course. Cette interdiction entraînerait indirectement des contrecoups

<sup>3</sup> All employment estimates refer to full-time equivalent jobs (includes seasonal, part-time and full-time employees).

<sup>3</sup> Toutes les estimations d'emploi réfèrent à des équivalents temps plein (ce qui comprend les employés saisonniers ainsi que les employés à temps partiel et à temps plein).

(b) To implement an exemption by allowing the use of leaded gasoline only at major international events:

This option has been rejected because of above-mentioned environmental and health data. Potentially positive effects of up to \$5 million in direct revenues, \$10 million in indirect revenues and an additional 160 jobs have been estimated, as some major events might come (or return) to Canada. Conversely, there is a potentially large negative impact, including closure of establishments that would engender a loss of \$30 million in direct revenues, \$60 million in indirect revenues and 1 000 jobs.

(c) To extend the current exemption limited only to certain engine types:

This option has been rejected because of above-mentioned environmental and health data.

(d) To exempt all racing vehicles from restrictions on the use of leaded gasoline:

This option has been selected in a somewhat modified form, because the environmental and health data showed that weekly lead intakes under a range of lead use situations are acceptable. Furthermore, estimated economic impact is an increase of about \$2.5 million in direct revenues, \$5 million in indirect revenues and 90 jobs.

An additional record-keeping and reporting requirement has been added to allow the Department of the Environment to monitor use of leaded racing gasoline to ensure that reductions achieved recently are not reversed.

The exemption has a life of five years to allow the racing community sufficient time for effective event-planning and sponsorship arrangements, while setting a definite time-limit for a formal re-assessment of the situation by the Department of the Environment.

### *Benefits and Costs*

#### *Benefits*

The Regulations will generate benefits to the industry. It is estimated that an increase in direct revenues (sales of tickets and fuel) will be of the order of \$2.5 million per year. The indirect revenues (expenses in accommodation, restaurants, etc.) will be of the magnitude of \$5 million annually and around 90 jobs will be created.

#### *Cost to the industry*

It is estimated that suppliers dependent primarily on unleaded fuels will be affected by the Regulations and this could contribute to the closure of the operations of one unleaded fuel supplier and the loss of around five jobs.

The new record-keeping and reporting requirement replaces the current record-keeping requirements in the Regulations. It is assumed that the total cost to companies will remain unchanged.

économiques de l'ordre de 40 millions \$ et la perte d'environ 700 emplois.

b) Permettre une dérogation en n'autorisant l'utilisation d'essence au plomb que dans les grands événements internationaux :

Cette option a été rejetée en raison des données sur l'environnement et la santé mentionnées précédemment. On a estimé que les effets positifs de cette option pourraient se traduire par une augmentation de 5 millions \$ en revenus directs et de 10 millions \$ en revenus indirects et par la création de 160 emplois, étant donné la tenue de nouvelles courses importantes ou le retour de certains de ces événements au Canada. À l'inverse, on estime que cette option pourrait engendrer une incidence négative considérable, dont la fermeture d'établissements, qui occasionnerait une perte de 30 millions \$ en recettes directes, de 60 millions \$ en recettes indirectes, ainsi que la perte de 1 000 emplois.

c) Étendre la portée de la dérogation actuelle, qui ne concerne que certains types de moteur :

Cette option a été rejetée en raison des données sur l'environnement et la santé mentionnées précédemment.

d) Exempter tous les véhicules de course des restrictions concernant l'utilisation de l'essence au plomb :

Cette option a été retenue dans une forme quelque peu modifiée puisque les données sur l'environnement et la santé indiquent que le degré d'absorption hebdomadaire de plomb dans une grande variété de situations comportant l'utilisation d'essence au plomb demeure acceptable. De plus, on estime que cette option aurait pour incidence économique une augmentation d'environ 2,5 millions \$ en recettes directes, de 5 millions \$ en recettes indirectes et la création de 90 emplois.

On a ajouté de nouvelles exigences en ce qui a trait à la tenue de registres et à la production de rapports afin de permettre au ministère de l'Environnement de surveiller l'utilisation d'essence au plomb dans les véhicules de course pour garantir que les réductions obtenues récemment n'emprunteront pas une tendance contraire.

La période d'exemption dure cinq ans pour donner au secteur de la course automobile assez de temps pour prendre des dispositions efficaces dans les domaines de la planification et de la commandite. Par ailleurs, le ministère de l'Environnement doit respecter un délai précis pour réévaluer formellement la situation.

### *Avantages et coûts*

#### *Avantages*

Le Règlement profitera au secteur des courses. On estime à 2,5 millions \$ par année l'augmentation des revenus directs (vente de billets et de carburant). Les revenus indirects (dépenses de logement, de restauration, etc.) seront de l'ordre de 5 millions \$ par année. Environ 90 emplois seront créés.

#### *Coût pour le secteur privé*

On estime que le présent règlement pourrait toucher principalement les fournisseurs dépendant principalement des carburants sans plomb et contribuer à mettre fin aux activités de l'un d'eux, occasionnant ainsi la perte d'environ cinq emplois.

La nouvelle exigence relative à la tenue de registres et à la production de rapports remplace l'obligation de tenir des registres prévue dans le Règlement. On estime que le coût total demeurera le même pour les entreprises.

**Cost to the Government**

The annual reporting requirements will entail additional work by the Department of the Environment in compliance promotion, leaded racing gasoline use pattern analysis and enforcement.

As requirements for inspection of producers, importers and sellers of leaded racing gasoline will be replaced by verification of compliance with new annual reporting requirements, it is anticipated that no additional costs for enforcement will result.

Compliance promotion will require informing involved parties of the new provisions in the Regulations through distribution of technical bulletins and other means of communication. The analysis of use patterns includes consultation with companies involved in production, importation and selling of leaded racing gasoline, analysis of data in annual reports, follow-up with companies, calculation of annual trends, and distribution of summaries to Regional offices of the Department of the Environment. An estimated additional cost of \$10,000 to \$15,000 will result from promulgation of these Regulations for compliance promotion and the analysis of use patterns from annual reports.

**Consultation**

Three meetings with stakeholders were held between February and August 1997. On the basis of the monitoring program and preliminary exposure assessment results, many stakeholders requested that the restriction on the use of leaded gasoline in some competition vehicles be removed, and that a longer or unlimited exemption be implemented. They also reiterated the necessity for Canadian and U.S. policy to be harmonized on this issue.

Stakeholders in the racing community have also been kept abreast of developments on the issue through direct mail and distribution of a technical bulletin outlining the current Regulations.

**Compliance and Enforcement**

The *Gasoline Regulations* come under the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA). The proposed Regulations require all persons producing or importing leaded racing gasoline for use in Canada, or selling leaded racing gasoline in Canada, to complete annual reports.

When verifying compliance with the *Gasoline Regulations*, CEPA inspectors will abide by the Enforcement and Compliance Policy implemented under the Act. The policy sets out a range of possible responses to violations: warnings, inspector's directions, Ministerial orders, injunctions, prosecution, and a civil suit by the Crown to recover costs in specific circumstances. If, during inspections or by means of the reporting of suspected violations, a CEPA inspector confirms an offence of the Regulations, an appropriate enforcement response will be chosen based on the following criteria:

*(a) Nature of the violation:*

This includes consideration of the seriousness of the harm, or potential harm, the intent of the alleged violator, whether this is a repeated occurrence and whether there are attempts

**Coût pour le Gouvernement**

Les exigences annuelles en matière de rapport se traduiront par un surcroît de travail pour le ministère de l'Environnement au chapitre de la promotion de la conformité au nouveau règlement, de l'analyse des modes d'utilisation de l'essence au plomb dans les véhicules de course et de la mise en application du Règlement.

Étant donné que les exigences pour l'inspection des producteurs, des importateurs et des vendeurs d'essence au plomb pour les véhicules de course seront remplacées par la vérification de la conformité aux nouvelles exigences annuelles en matière de rapport, on prévoit que les activités de mise en application du Règlement n'entraîneront pas de coût supplémentaire.

La promotion de la conformité nécessitera que l'on informe les parties concernées des nouvelles dispositions du Règlement par la distribution de bulletins techniques et d'autres moyens de communication. L'analyse des modes d'utilisation comprend la consultation auprès des compagnies qui participent à la production, l'importation et la vente d'essence au plomb destinée aux véhicules de course, l'analyse des données contenues dans les rapports annuels, le suivi auprès des compagnies, le calcul des tendances annuelles et la distribution des résumés aux bureaux régionaux du ministère de l'Environnement. On estime que la promulgation de ce règlement entraînera des dépenses additionnelles de 10 000 \$ à 15 000 \$, consacrées à la promotion de la conformité et à l'analyse des modes d'utilisation révélés dans les rapports annuels.

**Consultations**

Trois assemblées réunissant les parties intéressées ont eu lieu entre février et août 1997. À la suite du programme de surveillance et à la lumière des résultats préliminaires de l'évaluation de l'exposition, bon nombre d'intervenants ont demandé la levée des restrictions concernant l'utilisation de l'essence au plomb dans certains véhicules de course et l'application d'une dérogation d'une durée plus longue ou même illimitée. Ils ont aussi rappelé la nécessité d'harmoniser les politiques canadiennes et américaines à ce sujet.

Les parties intéressées du secteur des courses ont été tenues au courant de l'évolution de la question par des publipostages et la distribution d'un bulletin technique expliquant le règlement actuel.

**Respect et exécution**

Le *Règlement sur l'essence* est pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE). Le règlement proposé exige que toute personne qui produit ou importe de l'essence au plomb destinée à des véhicules de course au Canada — ou qui, à cette fin, vend de l'essence au plomb au Canada — dépose un rapport annuel.

Les inspecteurs pourront vérifier le respect du *Règlement sur l'essence* en se servant des dispositions énumérées dans la Politique d'application de la LCPE. Voici quelques-unes des mesures qui peuvent être prises lors d'une infraction : avertissement, directive d'inspecteur, arrêté ministériel, injonction, poursuite au criminel et poursuite au civil en vue de recouvrer les frais engagés par la Couronne dans des circonstances précises. Si, au cours d'une inspection ou après avoir été informé d'une infraction présumée, l'inspecteur réussit à démontrer qu'il y a eu infraction au Règlement, une mesure appropriée de mise en application sera choisie en fonction des critères suivants :

*a) Nature de l'infraction :*

Il convient entre autres de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels à l'environnement, si le

to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.

(b) Effectiveness in achieving the desired result with the violator:

The desired result is achieved within the shortest time and with no further occurrence of violation.

(c) Consistency:

Inspectors will respond to violations in a consistent manner. Consequently, they will consider how similar situations were handled when deciding what enforcement action will be undertaken.

contrevenant a agi de façon délibérée ou non, s'il s'agit d'une récidive ou s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner par tout autre moyen les objectifs ou exigences de la Loi.

b) Efficacité des moyens employés pour obliger le contrevenant à obtempérer :

Le but visé est de faire respecter la loi dans les meilleurs délais, tout en empêchant les récidives.

c) Uniformité d'application :

Les inspecteurs doivent sanctionner les infractions de manière uniforme. Par conséquent, ils tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la ligne de conduite à suivre.

#### Contacts

Lynne Patenaude, Commercial Chemicals Evaluation Branch, Toxics Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-1671, or Arthur Sheffield, Regulatory and Economic Assessment Branch, Policy and Communications, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-1172.

#### Personnes-ressources

Lynne Patenaude, Direction de l'évaluation des produits chimiques commerciaux, Direction générale de la prévention de la pollution par les toxiques, Service de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-1671, ou Arthur Sheffield, Direction de l'évaluation réglementaire et économique, Politiques et communications, Ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-1172.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 48(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 47<sup>b</sup> and subsection 87(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Gasoline Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment a notice of objection requesting that a board of review be established under section 89 of that Act and stating the reasons for the objection. All such notices of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Director, Commercial Chemicals Evaluation Branch, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

October 23, 1997

MICHEL GARNEAU  
Assistant Clerk of the Privy Council

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 48(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*<sup>a</sup>, que le Gouverneur en conseil, en vertu de l'article 47<sup>b</sup> et du paragraphe 87(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'essence*, ci-après.

Les intéressés peuvent déposer auprès du ministre de l'Environnement, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 89 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout au Directeur, Direction de l'évaluation des produits chimiques commerciaux, Ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

Le 23 octobre 1997

Le greffier adjoint du Conseil privé  
MICHEL GARNEAU

### REGULATIONS AMENDING THE GASOLINE REGULATIONS

#### AMENDMENTS

1. (1) The definition "race-sanctioning body"<sup>1</sup> in section 2 of the *Gasoline Regulations*<sup>2</sup> is repealed.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'ESSENCE

#### MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « organisme d'accréditation des courses »<sup>1</sup>, à l'article 2 du *Règlement sur l'essence*<sup>2</sup>, est abrogée.

<sup>a</sup> R.S., 1985, c. 16 (4th Supp.)

<sup>b</sup> S.C., 1992, c. 1, s. 144 (Sch. VII, item 18)

<sup>1</sup> SOR/94-355

<sup>2</sup> SOR/90-247

<sup>a</sup> L.R. (1985), ch. 16 (4<sup>e</sup> suppl.)

<sup>b</sup> L.C. (1992), ch. 1, art. 144, ann. VII, art. 18

<sup>1</sup> DORS/94-355

<sup>2</sup> DORS/90-247

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

“import” means to import gasoline into Canada, except gasoline that is imported in the fuel tank of a conveyance or a competition vehicle for the use of the conveyance’s or the competition vehicle’s engine; (*importation*)

“primary supplier” means, in respect of gasoline that is

(a) manufactured in a refinery or blended, the manufacturer, and

(b) imported, the importer; (*fournisseur principal*)

**2. Subsection 3(2)<sup>3</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Until December 31, 2002, these Regulations, except for sections 2 and 11, do not apply in respect of gasoline for use in competition vehicles.

**3. Subsection 7(1)<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

7. (1) The concentration of lead in gasoline referred to in section 4 shall be measured in accordance with the National Standard of Canada method CAN/CGSB-3.0 No. 19.5-95, *Methods of Testing Petroleum and Associated Products: Determination of Lead in Automotive Gasoline (Atomic Absorption)*, as amended from time to time.

**4. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

8. The concentration of phosphorus in gasoline referred to in section 6 shall be measured in accordance with the American Society of Testing and Measurement method ASTM D 3231-94, *Standard Test Method for Phosphorus in Gasoline*, as amended from time to time.

**5. Section 11<sup>1</sup> of the Regulations is replaced by the following:**

11. (1) Every person who produces or imports for use or sale in Canada, or sells or offers for sale in Canada, leaded gasoline for use in competition vehicles shall make and retain a record of the quantities of leaded gasoline produced or imported for use or sale in Canada, or sold or offered for sale in Canada, each year which record shall show

(a) the brand name of the gasoline;

(b) the octane rating of the gasoline and the test method by which the rating was determined;

(c) the average lead concentration in milligrams of lead per litre of gasoline on a yearly basis;

(d) the name and address of

(i) the distributor or re-seller of the gasoline, if the gasoline was sold for distribution or re-sale, or

(ii) the track or event location where the gasoline was used, if the gasoline was sold at a particular track or event location; and

(e) the total quantity of leaded gasoline sold to each of the entities set out in paragraph (d) and the total quantity of any other leaded gasoline produced or imported for use or sale in Canada, or sold or offered for sale in Canada.

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

« fournisseur principal »

a) Dans le cas de l'essence fabriquée dans une raffinerie ou mélangée, le fabricant;

b) dans le cas de l'essence importée, l'importateur. (*primary supplier*)

« importation » Importation d'essence au Canada, sauf si cette essence est importée dans le réservoir de carburant d'un moyen de transport ou d'un véhicule de compétition pour en alimenter le moteur. (*import*)

**2. Le paragraphe 3(2)<sup>3</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Jusqu'au 31 décembre 2002 le présent règlement, à l'exception des articles 2 et 11, ne s'applique pas à l'essence utilisée dans les véhicules de compétitions.

**3. Le paragraphe 7(1)<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

7. (1) La concentration de plomb dans l'essence visée à l'article 4 doit être mesurée conformément à la norme nationale du Canada CAN/CGSB-3.0 No. 19.5-95 intitulée *Méthodes d'essai des produits pétroliers et produits connexes : dosage du plomb dans l'essence pour automobile (spectrophotométrie d'absorption atomique)*, compte tenu de ses modifications successives.

**4. Le paragraphe 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8. La concentration de phosphore dans l'essence visée à l'article 6 doit être mesurée conformément à la méthode ASTM D 3231-94 de l'American Society of Testing and Measurement intitulée *Standard Test Method for Phosphorus in Gasoline*, compte tenu de ses modifications successives.

**5. L'article 11<sup>1</sup> du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

11. (1) Quiconque produit ou importe pour utilisation ou vente au Canada, ou vend ou met en vente au Canada de l'essence au plomb destinée à être utilisée dans des véhicules de compétition, doit tenir et conserver un registre des quantités d'essence au plomb produites ou importées pour utilisation ou vente au Canada ou vendues ou mises en vente au Canada chaque année qui doit indiquer :

a) la marque de l'essence;

b) l'indice d'octane de l'essence et la méthode utilisée pour la détermination de cet indice;

c) la concentration moyenne de plomb, en milligrammes de plomb par litre d'essence, par année;

d) les nom et adresse :

(i) soit du distributeur ou revendeur de l'essence, si l'essence a été vendue pour distribution ou revente;

(ii) soit de la piste de course ou de l'événement au cours duquel l'essence a été utilisée, si l'essence a été vendue à une piste de course ou sur les lieux d'un événement;

e) la quantité totale d'essence au plomb vendue à chaque entité visée à l'alinéa d) et la quantité totale de toute autre essence au plomb produite ou importée pour utilisation ou vente au Canada, ou vendue ou mise en vente au Canada.

<sup>1</sup> SOR/94-355

<sup>3</sup> SOR/97-147

<sup>1</sup> DORS/94-355

<sup>3</sup> DORS/97-147

(2) The records referred to in subsection (1) shall be submitted annually to the Minister on or before March 31 of the year following each year during which leaded gasoline was produced or imported for use or sale in Canada, or sold or offered for sale in Canada.

(3) The records referred to in subsection (1) shall be retained in Canada for a period of five years beginning on the date the record is made.

COMING INTO FORCE

**6. These Regulations come into force on the date on which they are registered.**

[43-1-o]

(2) Le registre visé au paragraphe (1) doit être transmis chaque année au ministre au plus tard le 31 mars suivant l'année au cours de laquelle de l'essence au plomb a été produite ou importée pour utilisation ou vente au Canada, ou vendue ou mise en vente au Canada.

(3) Le registre visé au paragraphe (1) doit être conservé au Canada pour une période de cinq ans à compter de la date de la consignation des renseignements.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[43-1-o]