

Registration  
SOR/2013-220 November 29, 2013

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

## Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 121, 206, 223 and 301.2)

P.C. 2013-1296 November 28, 2013

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 121, 206, 223 and 301.2)*, substantially in the annexed form, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 6, 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 subsections 5(1)<sup>b</sup> and 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standards 121, 206, 223 and 301.2)*.

### REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (STANDARDS 121, 206, 223 AND 301.2)

#### AMENDMENTS

**1. Section 121 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**121.** (1) Subject to subsection (2), this section applies in respect of every truck, bus and trailer that is equipped with an air brake system.

(2) This section does not apply in respect of the following trucks, buses and trailers:

- (a) a trailer that has a width of more than 2.6 m with extendable equipment in the fully retracted position and that is equipped with two short-track axles in a line across the width of the trailer;
- (b) a truck, bus or trailer that is equipped with an axle that has a gross axle weight rating of 13 154 kg or more;
- (c) a truck or bus that has a speed attainable in 3.2 km (2 miles) of not more than 53.1 km/h;
- (d) a truck that has a speed attainable in 3.2 km (2 miles) of not more than 72.3 km/h, an unloaded vehicle mass of not less than 95% of its GVWR, and no capacity to carry occupants other than the driver and the operating crew;
- (e) a trailer that has a GVWR of more than 54 432 kg and whose body conforms to that described in the definition “heavy hauler trailer” in subsection 2(1) of these Regulations;
- (f) a trailer that has an unloaded vehicle mass of not less than 95% of its GVWR; and
- (g) a load divider dolly.

Enregistrement  
DORS/2013-220 Le 29 novembre 2013

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

## Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 121, 206, 223 et 301.2)

C.P. 2013-1296 Le 28 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 modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 121, 206, 223 et 301.2)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 6 octobre 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 des paragraphes 5(1)<sup>b</sup> et 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (normes 121, 206, 223 et 301.2)*, ci-après.

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (NORMES 121, 206, 223 ET 301.2)

#### MODIFICATIONS

**1. L'article 121 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**121.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent article s'applique aux camions, aux autobus et aux remorques qui sont munis d'un système de freinage à air comprimé.

(2) Le présent article ne s'applique pas aux camions, aux autobus et aux remorques suivants :

- a) les remorques d'une largeur de plus de 2,6 m, quand leur pièce extensible est en position complètement rentrée, et qui sont munies de deux essieux à voie courte posés dans le sens de la largeur de la remorque;
- b) les camions, les autobus et les remorques qui sont munis d'un essieu dont le poids nominal brut sur l'essieu est de 13 154 kg ou plus;
- c) les camions et les autobus ayant une vitesse, à 3,2 km (2 milles), d'au plus 53,1 km/h;
- d) les camions ayant une vitesse, à 3,2 km (2 milles), d'au plus 72,3 km/h, ayant une masse du véhicule sans charge équivalente à au moins 95 pour cent de leur PNBV et n'ayant aucune place pour les occupants autres que le conducteur et l'équipe du véhicule;
- e) les remorques dont le PNBV est de plus de 54 432 kg et dont la carrosserie est conforme à celle mentionnée à la définition de « remorque lourde » au paragraphe 2(1) du présent règlement;

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

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

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

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

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

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

(3) Every truck, bus and trailer shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 121, Air Brake Systems* (TSD 121), as amended from time to time.

(4) If a truck or bus is equipped with a front brake pressure limiting valve, that valve shall be automatic and shall operate while the service brakes are applied.

(5) Any antilock brake system malfunction indicator referred to in S5.1.6.2 of TSD 121 shall be the antilock brake system tell-tale set out in section 101.

(6) The parking brake static retardation force test that is referred to in S5.6.1 of TSD 121 shall be conducted in both a forward and a rearward direction.

(7) Subsections (3), (5) and (6) expire on January 1, 2017.

**2. Section 206 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

**206.** (1) Every bus with a GVWR of 4 536 kg or less, enclosed motorcycle, multi-purpose passenger vehicle, three-wheeled vehicle, passenger car and truck that is equipped with side doors or back doors shall be so equipped in accordance with either

(a) the requirements of *Technical Standards Document No. 206, Door Locks and Door Retention Components* (TSD 206), as amended from time to time; or

(b) the general requirements, performance requirements and test procedures set out in ECE Regulation No. 11, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicles with regard to Door Latches and Door Retention Components*, in the version dated June 11, 2007, as amended from time to time after that date by any amendment in the 03 series of amendments.

(2) For the purposes of paragraph 6.3.2 of ECE Regulation No. 11, the locking device shall be the device referred to in paragraph 6.3.2.1(a) or (b) of that Regulation.

(3) This section expires on January 1, 2017.

**3. (1) The definition “rear extremity” in subsection 223(1) of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:**

“rear extremity” means the rearmost point on a trailer that is above a horizontal plane located above the ground clearance and below a horizontal plane located 1 900 mm above the ground when the trailer is configured as specified in subsection (7) and when the trailer’s cargo doors, tailgate and other permanent structures are positioned as they normally are when the trailer is in motion. However, non-structural protrusions, including but not limited to the following, are excluded from the determination of the rearmost point:

- (a) tail lamps;
- (b) rubber bumpers;
- (c) hinges and latches; and
- (d) flexible aerodynamic devices that are capable of being folded to within 305 mm from the transverse vertical plane tangent to

f) les remorques dont la masse du véhicule sans charge est équivalente à au moins 95 pour cent de leur PNBV;

g) les chariots de répartition de charge.

(3) Les camions, les autobus et les remorques doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 121 — Systèmes de freinage à air comprimé* (DNT 121), avec ses modifications successives.

(4) Dans les cas des camions et des autobus qui sont munis d’une soupape de limitation de pression dans les freins avant, celle-ci doit être automatique et fonctionner pendant le serrage des freins de service.

(5) Tout indicateur du mauvais fonctionnement du dispositif de frein antiblocage visé à la disposition S5.1.6.2 du DNT 121 doit être le témoin du mauvais fonctionnement du système de freinage antiblocage qui figure à l’article 101.

(6) L’essai qui concerne la force de freinage statique sur les freins de stationnement et qui est visé à la disposition S5.6.1 du DNT 121 doit être effectué dans les deux directions, vers l’avant et vers l’arrière.

(7) Les paragraphes (3), (5) et (6) cessent d’avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

**2. L’article 206 de l’annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**206.** (1) Les autobus dont le PNBV est d’au plus 4 536 kg, les motocyclettes à habitacle fermé, les véhicules de tourisme à usages multiples, les véhicules à trois roues, les voitures de tourisme et les camions qui sont munis de portes latérales ou de portes arrière doivent l’être en conformité avec, selon le cas :

a) les exigences du *Document de normes techniques n° 206 — Serrures de porte et composants de retenue de porte* (DNT 206), avec ses modifications successives;

b) les spécifications générales, les spécifications d’efficacité et les procédures d’essai qui figurent dans le règlement n° 11 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l’homologation des véhicules en ce qui concerne les serrures et organes de fixation des portes*, dans sa version au 11 juin 2007, tel qu’il est modifié après cette date par tout amendement de la série 03 d’amendements.

(2) Pour l’application du paragraphe 6.3.2 du règlement n° 11 de la CEE, le dispositif de verrouillage est celui visé aux alinéas 6.3.2.1a) ou b) de ce règlement.

(3) Le présent article cesse d’avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

**3. (1) La définition de « extrémité arrière », au paragraphe 223(1) de l’annexe IV du même règlement, est remplacée par ce qui suit :**

« extrémité arrière » Le point le plus à l’arrière de la remorque qui se trouve au-dessus d’un plan horizontal situé au-dessus de la garde au sol et au-dessous d’un plan horizontal situé à 1 900 mm au-dessus du sol lorsque la remorque est configurée comme le prévoit le paragraphe (7) et lorsque les portes de chargement, le hayon et les autres structures permanentes de la remorque sont à la position qu’ils occupent normalement lorsque celle-ci est en mouvement. Cependant, toutes protubérances non structurales, notamment les protubérances ci-après, sont exclues dans le calcul du point le plus à l’arrière :

- a) les feux arrière;
- b) les pare-chocs en caoutchouc;
- c) les charnières et les loquets;

the rearmost surface of the horizontal member and that, while positioned as they normally are when the trailer is in motion, are located forward of the transverse plane that is tangent to the rear bottom edge of the horizontal member and that intersects a point located 1 210 mm rearward of the rearmost surface of the horizontal member and 1 740 mm above the ground. (*extrémité arrière*)

**(2) Paragraph 223(2)(a) of Schedule IV to the French version of the Regulations is replaced by the following:**

a) les remorques pour charges longues, les remorques pour bois à pâte, les remorques à roues arrière reculées ou les remorques conçues pour servir d'habitation temporaire;

**4. Subsections 301.2(1.1) to (1.3) of Schedule IV to the Regulations are replaced by the following:**

(1.1) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(ii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.2(b) of TSD 301, except for the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.3(b) of TSD 301.

(1.2) Instead of being tested in accordance with subparagraph (1)(a)(iii), a vehicle referred to in subsection (1) may be tested in accordance with paragraph S6.3(b) of TSD 301, except for the fuel spillage requirements, under the applicable conditions set out in sections 3.2 to 3.4 of *Test Method 301.2 — CNG Fuel System Integrity* (February 28, 2004) and paragraph S7.2(b) of TSD 301.

(1.3) Subsections (1.1) and (1.2) expire on March 31, 2018.

**COMING INTO FORCE**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue and objectives**

Standard 223, *Rear Impact Guards*, as it relates to aerodynamic devices

“Boat tails” are devices installed on the rear of trailers that reduce aerodynamic drag, thereby improving fuel economy. The current definition of “rear extremity” of trailers found in Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 223 imposes dimensional limits on any material that extends beyond the rear of all trailers that have rear impact guards. Specifically, it states that any material added to the rear edge of the trailer that is less than 1 900 mm from the ground cannot extend more than 305 mm behind the plane of the rear impact guard. The majority of aerodynamic devices sold on the market do not fall within this current definition. A modified

d) les dispositifs aérodynamiques flexibles pouvant être pliés de façon à se trouver à moins de 305 mm du plan vertical transversal tangent à la surface la plus à l'arrière de la pièce horizontale et qui, lorsqu'ils sont à la position qu'ils occupent normalement lorsque la remorque est en mouvement, sont situés à l'avant du plan transversal qui est tangent au bord inférieur arrière de la pièce horizontale et qui croise un point situé à 1 210 mm à l'arrière de la surface la plus à l'arrière de la pièce horizontale et à 1 740 mm au-dessus du sol. (*rear extremity*)

**(2) L'alinéa 223(2)a de l'annexe IV de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) les remorques pour charges longues, les remorques pour bois à pâte, les remorques à roues arrière reculées ou les remorques conçues pour servir d'habitation temporaire;

**4. Les paragraphes 301.2(1.1) à (1.3) de l'annexe IV du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(1.1) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a)(ii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.2(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (28 février 2004) et à la disposition S7.3(b) du DNT 301.

(1.2) Au lieu d'être soumis à un essai conformément au sous-alinéa (1)a)(iii), le véhicule visé au paragraphe (1) peut être soumis à un essai conformément à la disposition S6.3(b) du DNT 301, sauf les exigences relatives à l'écoulement de carburant, dans les conditions applicables mentionnées aux dispositions 3.2 à 3.4 de la *Méthode d'essai 301.2 — Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé* (28 février 2004) et à la disposition S7.2(b) du DNT 301.

(1.3) Les paragraphes (1.1) et (1.2) cessent d'avoir effet le 31 mars 2018.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Enjeux et objectifs**

Norme 223, *Dispositifs de protection arrière*, en ce qui a trait aux dispositifs aérodynamiques

Les « rétreints » sont des dispositifs posés à l'arrière des remorques qui réduisent la traînée aérodynamique et donc, la consommation de carburant. La définition actuelle de l'« extrémité arrière » de la remorque telle qu'elle est énoncée dans la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 223 précise des limites de dimension pour tout matériel qui dépasse l'arrière des remorques qui comportent un dispositif de protection arrière. Cette définition précise que tout équipement ajouté au bord arrière d'une remorque et qui est à moins de 1 900 mm du sol ne peut se prolonger à plus de 305 mm derrière le plan du dispositif de

definition of “rear extremity” in CMVSS 223 would permit the use of a wider variety of flexible aerodynamic devices.

In addition, comments were received from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations indicating a minor wording error in the French version of paragraph 223(2)(a), which could cause the English and French versions to be interpreted in different ways.

Expiration dates for standards 121, *Air Brake Systems*, 206, *Door Locks and Door Retention Components* and 301.2, *CNG Fuel System Integrity*

Certain requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (the Regulations) have expired, including the antilock brake systems (ABS) external malfunction indicator on air-braked trailers, as referenced in subsection 121(4) *Air Brake Systems*; section 206, *Door Locks and Door Retention Components*; and certain alternative test procedures referenced in section 301.2, *CNG Fuel System Integrity* of Schedule IV of the Regulations. These expired requirements are still relevant and need to be reinstated.

## Description and rationale

Standard 223, *Rear Impact Guards*, as it relates to aerodynamic devices

The Department is modifying the requirements of CMVSS 223, *Rear Impact Guards*, by modifying the definition of “rear extremity” to allow for a wider variety of aerodynamic devices. This definition creates a zone behind the trailer where boat tails would be permitted.

After reviewing requests from stakeholders, the Department commissioned a study to evaluate the possible gains of aerodynamic devices and determine which vehicles currently on Canadian roads would, in a collision, strike a boat tail before striking the rear impact guard mounted on nearly all trailers. Based on the research and stakeholder comments, this amendment modifies the Regulations to allow a wider range of flexible aerodynamic devices to be installed, while maintaining a high level of safety.

Finally, to take into account the comments received from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, changes are made to correct a minor wording error in paragraph 223(2)(a) of the French version of CMVSS 223 to ensure that the English and French versions are consistent.

Standard 121, *Air Brake Systems*

This amendment reinstates the requirement that trailers with ABS be equipped with an external ABS malfunction indicator lamp. This change improves safety on Canadian roads and helps government inspectors to identify these malfunctions. It also has the benefit of re-establishing harmonization with the United States (U.S.) safety standard on the subject of air brake systems, thereby relieving manufacturers of any unnecessary burden resulting from disharmonized manufacturing requirements. This is consistent

protection arrière. La majorité des dispositifs aérodynamiques en vente sur le marché ne sont pas visés par la définition actuelle. Une modification de la définition d’« extrémité arrière » dans la NSVAC 223 permettra l’utilisation d’une grande variété de dispositifs aérodynamiques flexibles.

De plus, le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation a formulé des commentaires indiquant une erreur mineure de formulation dans la version française à l’alinéa 223(2)a, ce qui fait en sorte que les versions anglaise et française pourraient être interprétées différemment.

Dates d’expiration des normes 121, *Systèmes de freinage à air comprimé*; 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte*; et 301.2, *Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GNC*

Des exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (le Règlement) ont expiré, notamment celle indiquée au paragraphe 121(4), à l’égard des indicateurs externes de mauvais fonctionnement du dispositif de frein antiblocage (ABS) sur les remorques munies d’un système de freinage à air comprimé, à l’article 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte* et certaines procédures d’essai de remplacement indiquées à l’article 301.2, *Étanchéité du circuit d’alimentation en carburant de type GNC* de l’annexe IV du Règlement. Ces exigences expirées sont toujours pertinentes et doivent être renouvelées.

## Description et justification

Norme 223, *Dispositifs de protection arrière*, en ce qui a trait aux dispositifs aérodynamiques

Le Ministère apporte des changements aux exigences de l’article 223 des NSVAC, *Dispositifs de protection arrière* en modifiant la définition d’« extrémité arrière » pour autoriser l’utilisation d’une plus grande variété de dispositifs aérodynamiques. Cette définition crée une zone derrière la remorque où des rétreints seraient autorisés.

Après avoir examiné les demandes des intervenants, le ministère des Transports a commandé une étude afin d’évaluer les éventuels avantages des dispositifs aérodynamiques et de déterminer les types et le pourcentage de véhicules circulant actuellement sur les routes canadiennes qui, en cas de collision, heurteraient un rétreint avant de heurter le dispositif de protection arrière posé sur presque toutes les remorques. Fondée sur l’examen de la recherche et des commentaires des intervenants, cette modification au Règlement vise à permettre d’installer une plus grande variété de dispositifs aérodynamiques flexibles, tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

Enfin, afin de tenir compte des commentaires du Comité mixte permanent d’examen de la réglementation, des modifications sont apportées pour corriger une erreur mineure de formulation à la version française de l’alinéa 223(2)a et faire en sorte que les versions anglaise et française soient conformes.

Norme 121, *Systèmes de freinage à air comprimé*

Cette modification renouvelle l’exigence voulant que les remorques munies d’un système ABS soient équipées d’un indicateur lumineux externe de mauvais fonctionnement du dispositif ABS. La modification améliore la sécurité sur les routes canadiennes, et les inspecteurs gouvernementaux auraient la tâche plus facile pour détecter ces mauvais fonctionnements. L’article est également de nouveau harmonisé avec la norme de sécurité des États-Unis (É.-U.) concernant les systèmes de freinage à air comprimé,



with the principles of the U.S.–Canada Regulatory Cooperation Council.

Requirements governing ABS for heavy vehicles were introduced in the U.S. safety standard in 1995. This included an ABS malfunction indicator lamp located on the exterior of the trailer to inform the driver of such a condition, particularly for drivers of truck tractors not equipped with a dedicated in-cab trailer ABS malfunction indicator lamp. A dedicated, in-cab trailer ABS malfunction indicator lamp was not required in newly manufactured truck tractors until March 2001.

Section 121, *Air Brake Systems*, of Schedule IV of the Regulations was amended to harmonize with the U.S. requirements in 1999. Similar to the U.S. safety standard, the requirement for a trailer-mounted external ABS malfunction indicator lamp included a sunset date of March 1, 2010. It was expected that many of the pre-2001 truck tractors without the in-cab trailer ABS malfunction lamp would no longer be in service by the sunset date and that the external lamp would become redundant with the turnover of the vehicle fleet.

On August 25, 2009, the U.S. safety standard was amended to make permanent the requirement that new air-braked trailers be equipped with an ABS malfunction indicator lamp located on the exterior of the trailer. The corresponding Canadian safety standard currently specifies a sunset date of March 1, 2010. Therefore, the external ABS malfunction indicator lamp is not currently required on trailers in Canada, and the standard is no longer harmonized with the U.S. Nevertheless, Canadian transporters that operate across borders are still required by the U.S. motor carrier road enforcement authorities to have the trailer-mounted external ABS malfunction indicator lamp.

Stakeholder comments on the U.S. amendment were divided, with some in support of an extension of the sunset date, and others in support of making the external ABS malfunction lamp a permanent requirement. Those in support of an extension to the sunset date pointed out that there were still many pre-2001 truck tractors in use today without the in-cab trailer ABS malfunction lamp. Those in support of a permanent requirement presented further benefits including assisting roadside inspectors and maintenance personnel in identifying a malfunctioning trailer ABS from the outside and, in multiple trailer applications, indicating specifically which trailer has a malfunction. U.S. regulators further noted that the amendment would impose minimal additional costs to industry as it was merely making permanent a requirement to which all trailers have been manufactured since March 1998.

ce qui éliminerait le fardeau que posent des exigences de construction non harmonisées auxquelles les fabricants doivent se conformer. Cette modification est conforme aux objectifs du Conseil de coopération États-Unis—Canada en matière de réglementation.

Les exigences portant sur les dispositifs ABS des véhicules lourds ont été introduites dans les normes de sécurité des É.-U. en 1995. Elles comprenaient la présence d'un indicateur lumineux à l'extérieur de la remorque, qui indique au conducteur un mauvais fonctionnement du dispositif ABS. Cette exigence visait particulièrement les camions-tracteurs dont la cabine n'est pas munie d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS de la remorque. Un indicateur lumineux spécialement conçu pour la cabine visant à signaler un mauvais fonctionnement du dispositif ABS de la remorque n'était pas exigé dans les camions-tracteurs fabriqués avant mars 2001.

L'article 121, *Systèmes de freinage à air comprimé*, de l'annexe IV du Règlement, a été modifié pour l'harmoniser avec les exigences états-uniennes en 1999. Comme la norme de sécurité des É.-U., l'exigence d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS, placé à l'extérieur de la remorque, comportait une date d'expiration, soit le 1<sup>er</sup> mars 2010. On prévoyait que les camions-tracteurs antérieurs à 2001 dont la cabine n'était pas munie d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS de la remorque ne seraient plus en service à la date d'expiration et que l'indicateur extérieur deviendrait superflu après le renouvellement du parc de véhicules.

Le 25 août 2009, la norme de sécurité des É.-U. a été modifiée afin de rendre permanente l'exigence que les remorques munies d'un système de freinage à air comprimé soient équipées d'un indicateur lumineux du mauvais fonctionnement du dispositif ABS, placé à l'extérieur de la remorque. La norme de sécurité canadienne correspondante indique actuellement le 1<sup>er</sup> mars 2010 comme date d'expiration. Ainsi, il n'est pas nécessaire actuellement au Canada de disposer d'un indicateur lumineux du mauvais fonctionnement du dispositif ABS sur les remorques, et les normes américaines et canadiennes ne sont plus harmonisées. Toutefois, les autorités chargées d'appliquer la réglementation en matière de transport routier aux É.-U. exigent toujours que les remorques des transporteurs canadiens qui traversent la frontière soient munies d'un indicateur lumineux du mauvais fonctionnement du dispositif ABS, placé à l'extérieur de la remorque.

Les commentaires des intervenants concernant la modification états-unienne divergeaient, certains appuyant une nouvelle date d'expiration et d'autres appuyant l'exigence permanente d'un indicateur lumineux externe du mauvais fonctionnement du dispositif ABS. Les intervenants appuyant une nouvelle date d'expiration indiquaient que de nombreux camions-tracteurs antérieurs à 2001, dont la cabine n'est pas munie d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS de la remorque, étaient encore en service. Ceux appuyant une exigence permanente présentaient des avantages supplémentaires, notamment l'avantage d'aider les inspecteurs de contrôle routier et le personnel d'entretien à détecter de l'extérieur les dispositifs ABS de remorque défectueux et, selon les différents usages de la remorque, d'indiquer précisément laquelle des remorques est défectueuse. En outre, l'organisme de réglementation des É.-U. a indiqué que la modification entraînerait de faibles coûts additionnels à l'industrie, étant donné qu'elle ne faisait que rendre permanente une exigence à laquelle tous les constructeurs de remorque devaient se conformer depuis mars 1998.

Expiration dates for standards 206, *Door Locks and Door Retention Components*, and 301.2, *CNG Fuel System Integrity*

This amendment updates the expiration date of section 206, *Door Locks and Door Retention Components*, of Schedule IV of the Regulations, to January 1, 2017, as well as removes several requirements that will have expired by the time this regulation comes into effect.

Section 301.2, *CNG Fuel System Integrity*, of Schedule IV of the Regulations serves to reduce deaths and injuries occurring from fires that result from fuel leakage during and after motor vehicle crashes. This section currently makes reference to alternative test procedures that are no longer applicable as they have passed their expiration date of February 28, 2009, but still provides relevant and suitable alternatives. Following a request from an automobile manufacturer, this amendment revises the expiration date and reinstates the alternative procedures. This provides manufacturers with testing alternatives that could reduce costs associated with the certification of vehicles to the respective safety standards.

### Consultation

The Department of Transport, informs the automotive industry, public safety organizations, and the general public when changes are planned to the Regulations. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. The Department also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the automotive industry, public safety organizations, the provinces and the territories.

In addition, the Department meets regularly with the federal authorities of other countries. Given that harmonized regulations are key to trade and to a competitive Canadian automotive industry, the Department and the United States Department of Transportation hold semi-annual meetings to discuss problems of mutual interest and planned regulatory changes. In addition, departmental officials participate in and support the development of United Nations Global Technical Regulations, which are developed by the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) under the direction of the United Nations.

The Department has conducted extensive consultations regarding options for allowing longer boat tails on trailers. A consultation meeting was held prior to engaging the National Research Council of Canada to study the aerodynamic and safety issues of boat tails. Following the completion of the National Research Council of Canada study, possible options were developed to allow boat tails that, in a collision, would not reduce safety for occupants of vehicles which may strike the rear of a trailer. Most stakeholders accepted the proposed option of identifying a zone which would be acceptable for the installation of a longer boat tail. However, one manufacturer remained concerned that this zone would restrict future designs. In lieu of an acceptable zone, it was requested that a dynamic performance test be developed to ensure that the boat tail design would not reduce safety. This proposal was rejected based on the fact that the time needed to develop and implement any new testing requirement would result in a delay in the use of longer boat tails. As the use of boat tails has been proven to significantly reduce fuel use and thus reduce greenhouse gases, it was

Dates d'expiration des normes 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte*, et 301.2, *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GNC*

La modification met à jour la date d'expiration de l'article 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte*, de l'annexe IV du Règlement au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et elle élimine également quelques exigences expirées lorsque la modification entrera en vigueur.

L'article 301.2, *Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GNC*, de l'annexe IV du Règlement vise à réduire le nombre de décès et de blessures à la suite d'incendies causés par une fuite de carburant survenant pendant et après une collision de véhicule automobile. Cette disposition actuelle fait référence à des procédures d'essai facultatives qui ne sont plus applicables, puisqu'elles ont expiré le 28 février 2009, mais qui offrent toujours des solutions de rechange pertinentes. À la suite d'une demande d'un constructeur automobile, cette modification repousse la date d'expiration et renouvelle les procédures facultatives. Les constructeurs disposent par conséquent de différentes procédures d'essai qui pourraient réduire les coûts liés à la certification des véhicules par rapport aux normes de sécurité correspondantes.

### Consultation

Le ministère des Transports informe l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public lorsque des modifications au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* sont prévues. Ces intervenants ont donc l'occasion de formuler des commentaires sur les modifications par lettre ou par courriel. Le Ministère utilise également des réunions en personne ou des téléconférences pour consulter régulièrement l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique, les provinces et les territoires.

De plus, le Ministère rencontre régulièrement les autorités fédérales d'autres pays. Étant donné que des réglementations harmonisées sont importantes pour l'économie et une industrie automobile canadienne concurrentielle, le Ministère et le Département des transports des États-Unis tiennent des réunions semestrielles pour discuter des problèmes d'intérêt commun et des modifications réglementaires prévues. En outre, les représentants du Ministère appuient l'élaboration des règlements techniques mondiaux des Nations Unies et y participent, lesquels sont mis sur pied par le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) sous la direction des Nations Unies.

Le Ministère a terminé de vastes consultations concernant la possibilité de permettre des rétreints plus longs sur les remorques. Une réunion de consultation a été tenue avant qu'on ne demande au Conseil national de recherches du Canada d'étudier les questions sur l'aérodynamisme et la sécurité des rétreints. Une fois l'étude du Conseil national de recherches du Canada terminée, des options ont été préparées pour permettre l'utilisation de rétreints qui ne compromettraient pas la sécurité des occupants de véhicules qui, en cas de collision, heurteraient l'arrière d'une remorque. La plupart des intervenants ont accepté l'option proposée qui consiste à déterminer une zone acceptable où poser un rétreint plus long. Cependant, un constructeur s'est dit préoccupé du fait que cette zone limite la conception de nouveaux rétreints. Au lieu d'une zone acceptable, il a été demandé qu'un essai de rendement dynamique soit mis sur pied pour s'assurer que le rétreint ne réduirait pas la sécurité. Cette proposition a été rejetée parce que l'élaboration et la mise en œuvre de nouvelles exigences d'essai prendraient du temps et retarderaient l'utilisation de rétreints plus longs. Parce qu'il a été

decided that the introduction of a clearance zone for longer boat tails would move forward. The need to develop a future performance testing requirement will continue to be reviewed. If such a test is developed, there would be an option to amend or replace the safe zone requirement in the future. Department authorities have consulted U.S. government authorities in the process of developing this regulatory proposal.

With respect to the permanent requirement for an external ABS malfunction indicator lamp, the Department is in agreement with the analysis in the U.S. amendment. To date, written correspondence has been received from the Commercial Vehicle Safety Alliance, the Truck and Trailer Manufacturers Association and the Heavy Duty Manufacturers Association, all in support of making permanent the requirement for a trailer-mounted external ABS malfunction indicator lamp.

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, followed by a 75-day comment period. Four comments were received.

With regard to the proposed amendment for standard 223, *Rear Impact Guards*, as it relates to aerodynamic devices, the Department received three positive comments, one of which was from a stakeholder association. All comments received were supportive of the new proposed zone, and agreed that this would increase the number of models of boat tails available on the market. One commenter noted that their company currently has to close their boat tails when operating in Canada. This amendment will allow provincial and territorial authorities to amend their requirements to allow for the use of longer boat tails on Canadian roads.

On the issue of the expiration dates for standard 206, *Door Locks and Door Retention Components*, and section 301.2, *CNG Fuel System Integrity*, the Department received one stakeholder association comment. It was supportive of the proposed amendment to revise the expiration date of TSD 206, *Door Locks and Door Retention Components*, and to remove several requirements that will expire in the near future.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal as it benefits manufacturers and trucking companies of all sizes.

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

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

démontré que l'utilisation de rétreints réduit la consommation de carburant, donc de gaz à effet de serre, il a été décidé que l'introduction d'une zone de dégagement pour des rétreints plus longs serait retenue. Le besoin d'élaborer une nouvelle exigence d'essai de rendement continuera à être examiné. Si un tel essai est mis au point, il sera alors possible à l'avenir de modifier ou de remplacer l'exigence d'une zone de sécurité. Les autorités du Ministère ont consulté celles du gouvernement des É.-U. quant à l'élaboration de ce projet de règlement.

En ce qui a trait à l'exigence permanente d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS placé à l'extérieur de la remorque, le Ministère accepte l'analyse de la modification réalisée par les É.-U. Jusqu'à maintenant, la Commercial Vehicle Safety Alliance, la Truck and Trailer Manufacturers Association et la Heavy Duty Manufacturers Association ont fait part de leur appui par correspondance à une exigence permanente d'un indicateur lumineux de mauvais fonctionnement du dispositif ABS placé à l'extérieur de la remorque.

Les modifications proposées ont été publiées à la Partie I de la *Gazette du Canada*, et une période de commentaires de 75 jours a suivi. Quatre commentaires ont été reçus.

En ce qui concerne la modification proposée à la norme 223, *Dispositifs de protection arrière*, concernant les dispositifs aérodynamiques, le Ministère a reçu trois commentaires positifs, dont l'un était d'une association d'intervenants. Tous les commentaires reçus étaient favorables à la nouvelle zone proposée et ont convenu que cela augmenterait le nombre de modèles de rétreints disponibles sur le marché. Un intervenant a mentionné dans un commentaire que la compagnie doit actuellement fermer ses rétreints lorsqu'elle opère au Canada. Cette modification permettra aux autorités provinciales et territoriales de modifier leurs exigences pour permettre l'utilisation de rétreints plus longs sur les routes canadiennes.

Au sujet de la question des dates d'expiration pour la norme 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte*, et l'article 301.2, *Étanchéité du circuit d'alimentation en gaz naturel comprimé*, le Ministère a reçu un commentaire d'une association d'intervenants. Elle était favorable à la modification proposée de réviser la date d'expiration du DNT 206, *Serrures de porte et composants de retenue de porte*, et de supprimer plusieurs exigences qui viendront à échéance sous peu.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, car aucun changement n'est apporté aux frais administratifs des entreprises.

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

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car celle-ci avantage également les manufacturiers et les sociétés de camionnage de n'importe quelle envergure.

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

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. S'ils détectent une défectuosité de l'équipement, les fabricants et les importateurs doivent en aviser les propriétaires et

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**

Kyle Buchanan  
Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
275 Slater Street, 16th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Email: kyle.buchanan@tc.gc.ca

le ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contre- vient 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**

Kyle Buchanan  
Ingénieur d'élaboration des règlements  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
275, rue Slater, 16<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Courriel : kyle.buchanan@tc.gc.ca