

Registration  
SOR/2013-9 January 31, 2013

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

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

P.C. 2013-18 January 31, 2013

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

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

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

**AMENDMENTS**

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 are repealed.

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

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

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

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

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

**OWNER’S MANUAL**

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

Enregistrement  
DORS/2013-9 Le 31 janvier 2013

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

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

C.P. 2013-18 Le 31 janvier 2013

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

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

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

**MODIFICATIONS**

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

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

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

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

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

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

**MANUEL DE L’USAGER**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OCCUPANT PROTECTION IN FRONTAL IMPACTS  
(STANDARD 208)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) aux places assises désignées extérieures avant et aux places assises désignées arrière, à l'exception de celles visées aux alinéas b) à d), d'une ceinture de sécurité manuelle de type 2 qui :

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

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

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

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

(i) peut se détacher, à l'aide d'une clé ou d'un objet semblable, du point d'ancrage supérieur ou du point d'ancrage inférieur mais non des deux,

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

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

- c) aux places assises désignées arrière qui possèdent un siège réglable permettant de changer la direction à laquelle il fait face,

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

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

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

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

- (i) with a Type 2 manual seat belt assembly that conforms to the requirements of paragraph (a),
- (ii) with a Type 2 manual seat belt assembly that
  - (A) has a pelvic restraint that can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
  - (B) cannot be detached from the pelvic restraint or from any anchorage point, or
- (iii) with a Type 1 manual seat belt assembly that
  - (A) can be adjusted by means of an emergency-locking retractor, an automatic-locking retractor or a manual adjusting device, and
  - (B) cannot be detached from any anchorage point.

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

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

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

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

(8) [Reserved]

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

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

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

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

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

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

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

- (A) comporte une ceinture sous-abdominale réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (B) ne peut se détacher ni de la ceinture sous-abdominale ni d'aucun point d'ancrage,

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

- (A) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence, d'un rétracteur autobloquant ou d'un dispositif de réglage manuel,
- (B) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

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

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

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

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

- (i) est réglable au moyen d'un rétracteur à blocage d'urgence ou d'un rétracteur autobloquant,
- (ii) ne peut se détacher d'aucun point d'ancrage.

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

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

(8) [Réservé]

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

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

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

#### *Seat Belt Fit*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(14) For the purposes of this section,

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

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

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

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

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

#### *Ajustement des ceintures de sécurité*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(14) Pour l'application du présent article,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Air Bag Warning Labels*

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

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

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

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

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

*Transitional Provision*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Étiquette d'avertissement — sac gonflable*

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

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

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

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

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

*Disposition transitoire*

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**COMING INTO FORCE**

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

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT**

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

**Issue and objectives**

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

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

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

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

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

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

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

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

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

**Question et objectifs**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

These changes are further described below.

#### Seat belts

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

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

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

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

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

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

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

Ces changements sont décrits plus en détail ci-après.

#### Ceintures de sécurité

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

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

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

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

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

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

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

#### Collision testing

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

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

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

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

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

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

#### Essais de collision

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Chest deflection limits*

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

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

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

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

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

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

#### *Limites de déplacement du thorax*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Out-of-position occupants

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

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

#### Persons with disabilities

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

#### Occupants hors de position

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

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

#### Personnes handicapées

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

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

## **Section 18 — Owner's manual**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 18 — Manuel de l'utilisateur**

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

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

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

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

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

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

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

### **Consultation**

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

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

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

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

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

### **Consultation**

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

#### **Contact**

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

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

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

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

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

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

Il incombe aux fabricants automobiles et aux importateurs de s'assurer que leurs produits respectent les exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada surveille les programmes d'autocertification des fabricants et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai les véhicules obtenus sur le marché libre. En outre, lorsqu'un défaut est détecté dans un véhicule ou un équipement, le fabricant ou l'importateur doit faire parvenir un avis de défaut aux propriétaires et au ministre des Transports. Toute personne ou entreprise qui contrevient à une disposition de la *Loi sur la sécurité automobile* est coupable d'une infraction et est passible de la pénalité applicable énoncée dans la Loi.

Toutes les modifications entrent en vigueur dès leur publication à la Partie II de la *Gazette du Canada*. Toutefois, jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2015, les fabricants automobiles sont autorisés à se conformer soit aux nouvelles exigences de la norme de sécurité canadienne 208 (se rapportant à la protection des occupants lors de collisions frontales) ou aux exigences précédentes de cette norme.

#### **Personne-ressource**

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