

Registration
SOR/2005-45 February 22, 2005

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Locking and Immobilization Systems)

P.C. 2005-225 February 22, 2005

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Locking and Immobilization Systems)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette, Part I*, on July 26, 2003 and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Locking and Immobilization Systems)*.

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (LOCKING AND IMMOBILIZATION SYSTEMS)

AMENDMENTS

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

“emergency vehicle” means any fire-fighting vehicle, ambulance, police vehicle or other vehicle that is used for the purpose of an emergency; (*véhicule de secours*)

2. The portion of item 114 of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column I	Column II
Item (CMVSS)	Description
114	Locking and Immobilization Systems

3. The heading before section 114 of Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2005-45 Le 22 février 2005

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de verrouillage et d'immobilisation)

C.P. 2005-225 Le 22 février 2005

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de verrouillage et d'immobilisation)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada Partie I* le 26 juillet 2003 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^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de verrouillage et d'immobilisation)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (SYSTÈMES DE VERROUILLAGE ET D'IMMOBILISATION)

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 2(1) du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« véhicule de secours » Véhicule de lutte contre l'incendie, ambulance, véhicule de police ou tout autre véhicule utilisé à des fins de secours. (*emergency vehicle*)

2. Le passage de l'article 114 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Article (NSVAC)	Description
114	Systèmes de verrouillage et d'immobilisation

3. L'intertitre précédant l'article 114 de l'annexe IV du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

¹ C.R.C., ch. 1038

Locking and Immobilization Systems (Standard 114)

General

4. (1) Section 114 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (1.1):

Locking System

(2) Section 114 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (2.1):

(2.11) Paragraphs 2(b) and 2.1(b) do not apply to any vehicle equipped with an immobilization system that complies with subsection (7).

(3) Section 114 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

Immobilization System

(7) Effective September 1, 2007, every vehicle, except an emergency vehicle, shall be equipped with an immobilization system that meets

(a) the requirements respecting the performance and testing of an electronic immobilization system that are set out in National Standard of Canada CAN/ULC-S338-98, entitled *Standard for Automobile Theft Deterrent Equipment and Systems: Electronic Immobilization* (May 1998), published by the Underwriters' Laboratories of Canada (ULC), except that

(i) the requirements set out in section 1.6 and the requirements respecting non-OEM systems as defined in section 2, local noise regulations and radio frequency interference immunity shall not apply, and

(ii) a reference to a "manufacturer of an electronic immobilization system" shall be read as a reference to a "manufacturer"; or

(b) the general and particular specifications, operation parameters and test conditions of an immobiliser that are set out in Part III of ECE Regulation No. 97, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicle Alarm Systems (VAS) and of Motor Vehicles with Regard to Their Alarm Systems (AS)*, as revised on October 14, 2002, except that

(i) the requirements respecting aftermarket installation, type approval and radio emissions shall not apply,

(ii) for the purposes of section 31.7, the word "rapidly" shall mean less than 5 minutes and the words "time consuming" shall mean at least 5 minutes,

(iii) despite any statement to the contrary in sections 31.10 and 31.11, the immobilization system shall not have any impact on the vehicle's brake system, and

(iv) for the purposes of section 32.4.1, the words "a maximum of 5 min" shall be replaced by the words "a maximum of 1 min".

(8) A vehicle equipped with an immobilization system that complies with subsection (7) shall be accompanied by the following written information:

Systèmes de verrouillage et d'immobilisation (Norme 114)

Disposition générale

4. (1) L'article 114 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1.1), de ce qui suit :

Système de verrouillage

(2) L'article 114 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2.1), de ce qui suit :

(2.11) Cependant, les alinéas (2)b) et (2.1)b) ne s'appliquent pas aux véhicules munis d'un système d'immobilisation conforme au paragraphe (7).

(3) L'article 114 de l'annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

Système d'immobilisation

(7) À compter du 1^{er} septembre 2007, tout véhicule, sauf un véhicule de secours, doit être muni d'un système d'immobilisation qui est conforme aux exigences de l'un ou l'autre des documents suivants :

a) les exigences relatives à la performance et à la mise à l'essai d'un système d'immobilisation électronique qui figurent dans la norme nationale du Canada CAN/ULC-S338-98, intitulée *Norme sur les systèmes et les appareillages de prévention du vol de véhicules automobiles : immobilisation électronique* (mai 1998) et publiée par les Laboratoires des Assureurs du Canada (ULC), sauf que :

(i) les exigences de l'article 1.6 ainsi que celles qui sont relatives aux systèmes non-OEM, au sens de l'article 2, à la réglementation locale sur le bruit et à l'immunité aux parasites de haute fréquence ne s'appliquent pas,

(ii) la mention « fabricant du système d'immobilisation électronique » vaut mention de « fabricant ».

b) les prescriptions générales et particulières ainsi que les paramètres de fonctionnement et les conditions d'essai visant le dispositif d'immobilisation qui figurent dans la troisième partie du Règlement No. 97 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (SAV) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA)*, modifié le 14 octobre 2002, sauf que :

(i) les exigences relatives aux systèmes d'immobilisation installés après la vente, à l'homologation de type et aux émissions radio ne s'appliquent pas,

(ii) pour l'application de l'article 31.7, « rapidement » s'entend d'une période de moins de cinq minutes et « longue » qualifie une opération d'une durée minimale de cinq minutes,

(iii) malgré toute disposition contraire figurant aux articles 31.10 et 31.11, le dispositif d'immobilisation ne doit avoir aucune incidence sur le système de freinage du véhicule,

(iv) pour l'application de l'article 32.4.1, les mots « cinq minutes au maximum » doivent être remplacés par « une minute au maximum ».

(8) Les renseignements ci-après doivent être fournis par écrit et accompagner les véhicules munis d'un système d'immobilisation conforme au paragraphe (7) :

- (a) instructions regarding operating and maintaining the system; and
- (b) a warning to not leave in the vehicle a device or a combination that disarms or deactivates the system.

(9) The information referred to in subsection (8) shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the first retail purchaser.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Transport (the Department) is amending Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 114, which is part of the *Motor Vehicle Safety Regulations* (MVSR)¹. The purpose of this amendment is to require that vehicles be equipped with anti-theft immobilization devices. More specifically, the Department is requiring that all vehicles with a gross vehicle weight rating (GVWR) of less than 4,536 kg, except emergency vehicles, be equipped with an immobilization system that, at the option of the manufacturer, meets one of the following standards:

- National Standard of Canada CAN/ULC-S338-98, entitled *Standard for Automobile Theft Deterrent Equipment and Systems: Electronic Immobilization* (May 1998), published by the Underwriters' Laboratories of Canada (ULC); or
- Part III of United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) Regulation No. 97, entitled *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicle Alarm Systems (VAS) and of Motor Vehicles with Regard to Their Alarm Systems (AS)*, dated October 14, 2002.

Mandating the installation of immobilization systems is expected to improve road safety by reducing vehicle theft, especially theft involving young offenders.

Background

Motor vehicle theft is a significant issue for many Canadians. A report from Standard & Poor's DRI, entitled *The Auto Theft Industry — The Cost to Canadians*², estimated the direct dollar losses from motor vehicle theft in Canada to be \$600 million per year. According to Statistics Canada, the rate of motor vehicle theft has grown a dramatic 71 percent since 1988, including a 9.2 percent rise in 1996 alone. Recent statistics indicate that in the year 2003 more than 170,000 vehicles were stolen in this country³, or more than 460 vehicles each day. Vehicle theft also has a significant impact on injury statistics and insurance premiums.

¹ C.R.C., c. 1038.

² *The Auto Theft Industry — The Cost to Canadians*, prepared for the Insurance Bureau of Canada by Standard & Poor's DRI, Toronto, Ontario, April 2000.

³ *Crime Statistics in Canada, 2003*, Juristat 2003, published by Statistics Canada, cat. no. 85-002-XIE2004006, Vol. 24, No. 6.

- a) des instructions concernant l'utilisation et l'entretien du système;
- b) une mise en garde précisant de ne laisser dans le véhicule ni dispositif ni combinaison permettant de désarmer ou de débrancher le système.

(9) Les renseignements visés au paragraphe (8) doivent être fournis en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, selon la demande du premier usager du véhicule.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le ministère des Transports (le Ministère) modifie la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 114, qui fait partie du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* (RSVA)¹. L'objet de la présente modification est d'exiger que les véhicules soient équipés de dispositifs d'immobilisation anti-vol. Plus spécifiquement, le Ministère exige que tous les véhicules dont le poids nominal brut (PNBV) est inférieur à 4 536 kg, sauf les véhicules de secours, soient pourvus d'un système d'immobilisation qui, à l'option du fabricant, respecte l'une des normes suivantes :

- Norme nationale du Canada CAN/ULC-S338-98, intitulée *Norme sur les systèmes et les appareillages de prévention du vol de véhicules automobiles* (mai 1998), publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada (ULC).
- Troisième partie du Règlement n° 97 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEENU), intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des systèmes d'alarme pour véhicules (SAV) et des automobiles en ce qui concerne leurs systèmes d'alarme (SA)*, daté du 14 octobre 2002.

Il est prévu que l'obligation d'installer des systèmes d'immobilisation améliore la sécurité routière en réduisant les vols de véhicules, particulièrement par de jeunes contrevenants.

Historique

Le vol de véhicules automobiles est un problème grave pour beaucoup de Canadiens. Un rapport de Standard & Poor's DRI, intitulé *The Auto Theft Industry — The Cost to Canadians*², estimait à 600 millions de dollars par année les pertes directement occasionnées par les vols de véhicules au Canada. Selon Statistique Canada, le nombre de vols de véhicules automobiles a connu une hausse spectaculaire de 71 % depuis 1988, et de 9,2 % en 1996 seulement. Des statistiques récentes indiquent qu'en 2003, plus de 170 000 véhicules ont été volés dans le pays³, soit plus de 460 chaque jour. Le vol de véhicules a aussi un impact significatif sur les statistiques de blessures et sur les primes d'assurance.

¹ C.R.C., ch. 1038.

² *The Auto Theft Industry — The Cost to Canadians*, préparé pour le Bureau d'assurance du Canada par Standard & Poor's DRI, Toronto (Ontario), avril 2000.

³ *Statistiques de la criminalité au Canada, 2003*, Juristat 2003, publié par Statistique Canada, n° de catalogue 85-002-XIE2004006, vol. 24, n° 6.

Motor vehicles are generally stolen either for profit or for convenience. Theft of vehicles for profit is frequently attributed to organized crime and insurance fraud, whereas theft for convenience is attributed to joyriding. There are many innocent victims when a vehicle is stolen. The vehicle owner, the insurance company, and subsequent owners who unknowingly purchase stolen vehicles or stolen vehicle parts, all experience a loss. But more important, theft by young offenders frequently leads to collisions resulting in serious injuries and death.

Anti-theft immobilization devices are systems that assist in preventing the unauthorized use of a vehicle. Such a device, when armed, prevents the activation of a control unit, such as the engine control unit, the fuel control unit or the ignition control unit. In order to disarm the system, a coded key, a keypad or a remote device is required.

The Department has been working on several fronts to help combat vehicle theft. In addition to this amendment, the Department has been instrumental in setting up procedures to assist in controlling the exchange of vehicle registrations for vehicles that are imported into Canada. This precludes the registration number of a vehicle that was destroyed in a collision from being applied to a stolen vehicle. With these procedures, it is now possible for the provinces to verify whether the registration number of an imported vehicle was taken from a destroyed vehicle. It is expected that these procedures will assist in reducing vehicle theft for profit.

Following the receipt of a letter from the Insurance Corporation of British Columbia (ICBC), which expressed concern about the ease with which Vehicle Identification Number (VIN) plates could be moved from one vehicle to another, the Department amended CMVSS 115 to require that VIN plates be permanently affixed to the vehicle. The amendment to CMVSS 115 was recently published in the *Canada Gazette*, Part II⁴.

The Department has completed several studies to better determine the causes and effects of vehicle theft. A report entitled *The Assessment of the Potential Effectiveness of Automobile Parts Marking and Anti-theft Measures in Canada*⁵ was published in 1999. A subsequent report, entitled *The Motor Vehicle Theft Problem: Exploration and Development of Future Options*⁶, highlighted young offenders as an important road safety issue. Another report, *Identification of Youth Theft Occurrences for the City of Toronto*⁷, estimated that 43 percent of the vehicle thefts in that city in 1999 were perpetrated by youth. This study further estimated that there are 20 fatalities in Canada each year as a result of vehicle thefts by young offenders.

In 2000, the Department, in partnership with the Canadian Association of Chiefs of Police, the Solicitor General of Canada and the Department of Justice's Business Action Program on Crime

Les véhicules automobiles sont généralement volés à des fins lucratives ou pour des raisons de commodité. Le vol de véhicules commis à des fins lucratives est fréquemment attribué au crime organisé et aux fraudeurs d'assurance. Par contre, le vol pour raisons de commodité est attribué à la balade en voiture volée. Le vol d'un véhicule produit beaucoup d'innocentes victimes. Le propriétaire du véhicule, la compagnie d'assurance et les propriétaires ultérieurs qui, sans le savoir, achètent le véhicule ou des pièces provenant de celui-ci subissent tous des pertes. Pire encore, les vols commis par des jeunes donnent souvent lieu à des accidents entraînant des blessures graves ou la mort.

Les dispositifs d'immobilisation antivols sont des systèmes qui aident à prévenir l'utilisation non autorisée d'un véhicule. Une fois armé, un tel système prévient l'activation d'une unité de commande, par exemple celle du moteur, celle du carburant ou celle de l'allumage. Pour désarmer le système, il faut une clé codée, un clavier numérique ou une commande à distance.

Le Ministère a travaillé sur plusieurs fronts pour aider à combattre le vol de véhicules. En plus de la présente modification, le Ministère a participé à la mise au point de procédures pour aider à contrôler l'échange d'enregistrements de véhicules importés au Canada. Celles-ci empêchent que le numéro d'enregistrement d'un véhicule, détruit dans une collision, soit appliqué à un véhicule volé. Grâce à ces procédures, il est maintenant possible pour les provinces de vérifier si le numéro d'enregistrement d'un véhicule importé appartient à un véhicule détruit dans une collision. On s'attend à ce que ces procédures aident à réduire le nombre de vols de véhicules commis à des fins lucratives.

C'est après avoir reçu une lettre de l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) portant sur la facilité avec laquelle les plaques de numéro d'identification d'un véhicule (NIV) pouvaient être transférées d'un véhicule à un autre que le Ministère a modifié la NSVAC 115 pour exiger que les plaques de NIV soient fixées de façon permanentes aux véhicules. La modification à la NSVAC 115 a récemment été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II⁴.

Le Ministère a effectué plusieurs études pour mieux déterminer les causes et les effets du vol de véhicules. Un rapport intitulé : *L'évaluation de l'efficacité potentielle du marquage des pièces automobiles et des dispositifs antivols au Canada*⁵ a été publié en 1999. Un rapport subséquent, intitulé *Le problème des vols de véhicules automobiles au Canada : recherche et élaboration d'options éventuelles*⁶, faisait ressortir que les jeunes contrevenants constituaient un problème important en matière de sécurité routière. Un autre rapport, *Identification of Youth Theft Occurrences for the City of Toronto*⁷, estimait que 43 % des vols de véhicules perpétrés dans cette ville en 1999 l'avaient été par des jeunes. De plus, cette étude a estimé qu'il y a, chaque année, 20 décès au Canada résultant du vol de véhicules par des jeunes contrevenants.

En 2000, le Ministère, en partenariat avec l'Association canadienne des chefs de police, le Solliciteur général du Canada et le Programme d'intervention des entreprises pour la prévention du

⁴ *Canada Gazette*, Part II publication, SOR/2004-250.

⁵ *The Assessment of the Potential Effectiveness of Automobile Parts Marking and Anti-theft Measures in Canada*, préparé pour Transport Canada by Consulting and Audit Canada, Project 560-0838, Ottawa, March 1999.

⁶ *The Motor Vehicle Theft Problem: Exploration and Development of Future Options*, préparé pour Transport Canada by Consulting and Audit Canada, Ottawa, October 1999.

⁷ *Identification of Youth Theft Occurrences for the City of Toronto*, préparé pour Transport Canada by Michael Parkes, PhD.

⁴ Publication dans la *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2004-250.

⁵ *L'évaluation de l'efficacité potentielle du marquage des pièces automobiles et des dispositifs antivols au Canada*, préparé pour Transports Canada par Consulting and Audit Canada, Projet 560-0838, Ottawa, mars 1999.

⁶ *Le problème des vols de véhicules automobiles au Canada : recherche et élaboration d'options éventuelles*, préparé pour Transports Canada par Consulting and Audit Canada, Ottawa, octobre 1999.

⁷ *Identification of Youth Theft Occurrences for the City of Toronto*, préparé pour Transports Canada par Michael Parkes, Ph.D.

Prevention, part of the Business Alliance on Crime Prevention, examined a number of issues surrounding vehicle theft including vehicle identification, youth crime and theft prevention. One of the issues reviewed was vehicle parts marking.

In the United States, the Department of Transportation requires, under the *Code of Federal Regulations* Title 49, Part 541, that some vehicle lines have several of the vehicle's parts marked with the VIN. Parts marking assists in the identification of a vehicle in cases where the VIN plate has been replaced or destroyed, and when a vehicle has been dismantled with the intent of selling its individual parts. The U.S. safety standard extends only to high-theft vehicle lines, and exemptions from the parts marking requirement may be granted to vehicle lines equipped with an effective immobilization system.

The Department considered whether vehicles sold in Canada should also be required to have their parts marked and it concluded that requiring parts to be marked on Canadian vehicles would do little to improve road safety for Canadians. While the Department is concerned about reducing vehicle theft that results in property damage, the more important road safety issue relates to motor vehicle thefts that are committed by youth. Young offenders are involved in a substantial proportion of motor vehicle thefts in Canada, and joyriding is primarily a youth crime. This type of vehicle theft creates a significant road safety hazard, as young offenders are frequently inexperienced drivers and tend to take unnecessary risks. Peer pressure and thrill seeking appear to motivate many of these thefts, and intoxicating substances such as alcohol and drugs often play a role. These thefts very often result in injury and death.

As noted previously, the Toronto study estimated that youth theft results in over 20 road fatalities per year in Canada. As this study was a statistical analysis using information from Toronto only, the Department initiated a second study to validate the results on a national basis. For this second study, the Department engaged Project 6116 — a national committee whose aim was to reduce vehicle theft in Canada — to review actual cases where theft by young people had resulted in injuries to either the vehicle occupants or innocent bystanders. The final results of the study⁸ indicated that there had been an average of 27 fatalities and 117 injuries per year in Canada from 1999 to 2001.

Following the pre-publication of this amendment, the Department continued its open consultations with interested stakeholders. During the consultation process, concerns regarding differences between the two documents to be incorporated by reference were raised, as were issues with regards to the benefit-to-cost analysis. The Department has addressed these concerns by allowing manufacturers flexibility in their choice of immobilization systems, a decision that will not compromise the level of road safety in Canada.

These Regulations will come into force on the day on which they are registered. However, vehicles will not be required to be equipped with an immobilization system until September 1, 2007.

crime du ministère de la Justice, qui relève de l'Alliance des entreprises pour la prévention du crime, a examiné un certain nombre de questions entourant le vol de véhicules, incluant l'identification des véhicules, la criminalité juvénile et la prévention des vols. L'une des questions examinées avait été le marquage des pièces de véhicules.

Aux États-Unis, le Department of Transportation exige, en vertu du *Code of Federal Regulations*, partie 541 du titre 49, que plusieurs pièces de certaines gammes de véhicules portent le NIV. Le marquage des pièces aide à l'identification d'un véhicule dans les cas où une plaque de NIV a été remplacée ou détruite et lorsqu'un véhicule a été démantelé avec l'intention d'en vendre les pièces. La norme de sécurité américaine ne s'applique qu'aux gammes de véhicules à haut risque de vol et des exemptions de marquage peuvent être accordées à des gammes de véhicules équipées d'un système d'immobilisation efficace.

Le Ministère a examiné la question afin de savoir si les pièces des véhicules vendus au Canada ne devaient pas être, elles aussi, marquées et il a conclu qu'une telle exigence aurait peu d'effet sur l'amélioration de la sécurité routière au Canada. Bien que le Ministère se préoccupe de réduire les types de vols de véhicules qui entraînent des dommages à la propriété, la question plus importante de la sécurité routière est liée aux vols de véhicules effectués par des jeunes. Les jeunes sont impliqués dans une forte proportion des vols de véhicules automobiles au Canada et la balade en voiture volée est avant tout un crime propre aux jeunes. Ce genre de vol crée un réel danger sur les routes, étant donné que les jeunes contrevenants sont souvent des conducteurs inexpérimentés et qui ont tendance à prendre des risques inutiles. La pression exercée par les camarades et la recherche d'émotions fortes semblent motiver beaucoup de ces vols, et les substances intoxicantes comme l'alcool et la drogue sont souvent en cause. Ces vols entraînent très souvent des blessures ou des décès.

Comme on l'a noté précédemment, dans l'étude menée à Toronto, on estimait que les vols commis par les jeunes entraînaient plus de 20 décès par année au Canada sur les routes. Comme cette analyse statistique n'utilisait que des renseignements provenant de Toronto, le Ministère a lancé une seconde étude pour valider les résultats sur une base nationale. Pour cette deuxième étude, le Ministère a demandé au Projet 6116, un comité national dont l'objectif était de réduire les vols de véhicules au Canada, d'examiner des cas réels de vols par des jeunes ayant causé des blessures soit aux passagers du véhicule, soit à des tiers. Les résultats finaux de cette étude⁸ indiquent qu'il y a eu en moyenne 27 décès et 117 blessures par année au Canada de 1999 à 2001.

Après la prépublication de la présente modification, le Ministère a poursuivi ses consultations auprès des parties intéressées. Au cours du processus, des préoccupations ont été exprimées quant aux différences entre les deux normes incorporées par renvoi, ainsi que des inquiétudes portant sur l'analyse coûts-avantages. Le Ministère en a tenu compte en accordant aux fabricants assez de souplesse dans leurs choix de systèmes d'immobilisation, une décision qui ne compromettra pas le niveau de sécurité routière au Canada.

Le présent règlement entrera en vigueur à la date de son enregistrement. Cependant, les véhicules n'ont pas à être munis d'un système d'immobilisation avant le 1^{er} septembre 2007.

⁸ *Fatalities and Injuries as a Result of Stolen Motor Vehicles (1999-2001)*, préparé pour Project 6116 by Matthew J. Miceli, December 2002.

⁸ *Fatalities and Injuries as a Result of Stolen Motor Vehicles (1999-2001)*, préparé pour Project 6116 par Matthew J. Miceli, décembre 2002.

Alternatives

As the theft of vehicles by young people poses a significant safety risk to Canadians, the Department is of the opinion that maintaining the status quo is not acceptable. Furthermore, despite the fact that the percentage of vehicle models equipped with an immobilization system has been increasing in recent years, vehicles that are not so equipped remain targets. Mandating the fitment of immobilization systems is necessary in order to ensure that the entire vehicle fleet will be equipped in the future.

The Department is constantly seeking alternative means of improving road safety in lieu of formal regulations. At the outset, it was the Department's goal to work with the automotive industry to develop a Memorandum of Understanding (MOU) for the fitment of immobilization systems. At that time, the Department estimated that over 80 percent of new Canadian vehicles offered for sale were already equipped with immobilization systems meeting one of the two proposed immobilization standards. As fewer than 20 percent of new vehicles would have been affected, the Department expected that the industry would be willing to agree to 100 percent implementation on a voluntary basis, given a two-year lead time.

Based on the results of the Project 6116 study, the Department began negotiations in early 2002 with vehicle manufacturers; however, negotiations failed due to the reluctance of some manufacturers to agree to the proposed requirements. Consequently, the Department had no alternative but to mandate the installation of an immobilization system.

Benefits and Costs

Because young offenders are often inexperienced drivers and tend to engage in risk-taking behaviour, youth theft represents a significant road safety hazard. It is estimated that young people account for more than 40 percent of those charged with motor vehicle theft. One study estimated that youth theft results in over 20 road fatalities per year in Canada. A further detailed study indicated that there were an average of 27 fatalities and 117 injuries per year in Canada between 1999 and 2001 as a result of vehicle theft⁹.

Youth theft is a significant issue in all parts of the country. Project 6116 noted that in the year 2000 in Manitoba alone, six people were killed and five suffered injuries requiring lifelong care as a result of collisions involving stolen vehicles. Another 68 suffered less serious injuries¹⁰.

In the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, the Department made reference to an Australian report entitled *Principles for Compulsory Immobiliser Schemes*¹¹. This report concluded that installing an immobilization system does not prevent a vehicle from being stolen in all instances; however, it does reduce the risk by approximately one half. The report also indicated that vehicles

Solutions envisagées

Comme le vol de véhicules par les jeunes présente un risque important pour les Canadiens, le Ministère est d'avis que le statu quo n'est pas acceptable. De plus, malgré le fait que le pourcentage de véhicules équipés d'un système d'immobilisation ait augmenté au cours des dernières années, les véhicules qui n'en sont pas équipés demeurent des cibles. Rendre obligatoire l'installation des systèmes d'immobilisation est nécessaire pour faire en sorte que tout le parc automobile soit muni de ces systèmes dans le futur.

Le Ministère cherche constamment des moyens différents d'améliorer la sécurité routière sans passer par des règlements officiels. Au départ, il s'était fixé pour objectif de travailler avec l'industrie automobile à l'élaboration d'un protocole d'entente pour l'installation de systèmes d'immobilisation. À l'époque, le Ministère estimait que plus de 80 % des nouveaux véhicules canadiens offerts pour la vente étaient déjà équipés de tels systèmes respectant l'une des deux normes d'immobilisation proposées. Comme moins de 20 % des nouveaux véhicules allaient être touchés, le Ministère s'attendait à ce que l'industrie accepte d'appliquer volontairement les exigences à 100 % des véhicules dans un délai de deux ans.

À la lumière de l'étude du Projet 6116, au début de 2002, le Ministère a entamé des négociations avec les fabricants d'automobiles. Cependant, les négociations ont échoué en raison des réticences de certains fabricants qui n'étaient pas prêts à accepter les exigences proposées. Par conséquent, le Ministère n'avait d'autre choix que de proposer de rendre obligatoire l'installation des systèmes d'immobilisation.

Avantages et coûts

Parce que les jeunes contrevenants sont souvent des conducteurs inexpérimentés et ont tendance à aimer les comportements à risques, les vols qu'ils commettent représentent un réel danger pour la sécurité routière. On estime que plus de 40 % des personnes accusées de vols de véhicules sont des jeunes. Une étude estimait que les vols par les jeunes donnaient lieu à plus de 20 décès par année sur les routes au Canada. Une autre étude plus détaillée indiquait qu'entre 1999 et 2001, au Canada, en moyenne 27 personnes sont décédées et 117 ont été blessées par suite de vols de véhicules⁹.

Les vols commis par les jeunes sont un problème important dans toutes les régions du pays. Le Projet 6116 notait qu'en 2000, au Manitoba seulement, six personnes ont été tuées et cinq ont souffert de blessures exigeant des soins à vie par suite d'accidents impliquant des véhicules volés. Soixante-huit autres personnes ont subi des blessures moins graves¹⁰.

Dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation (RÉIR), paru dans la *Gazette du Canada* Partie I le Ministère fait référence à un rapport australien, intitulé *Principles for Compulsory Immobiliser Schemes*¹¹. Ce rapport a conclu que l'installation d'un système d'immobilisation ne prévient pas le vol dans tous les cas; toutefois, il réduit le risque environ de moitié. Le rapport indique aussi que les véhicules équipés d'un système

⁹ Ibid.

¹⁰ *Research Proposal: National Study of Young Offender Involvement in Motor Vehicle Theft*, Project 6116, National Committee to Reduce Auto Theft, April 2002.

¹¹ *Principles for Compulsory Immobiliser Schemes*, prepared for the National Motor Vehicle Theft Reduction Council by MM Starrs Pty Ltd., ISBN 1 876704 17 9, Melbourne, Australia, October 2002.

⁹ Ibid.

¹⁰ *Research Proposal: National Study of Young Offender Involvement in Motor Vehicle Theft*, Projet 6116, Comité national pour réduire le vol automobile, avril 2002.

¹¹ *Principles for Compulsory Immobiliser Schemes*, préparé pour le National Motor Vehicle Theft Reduction Council par MM Starrs Pty Ltd., ISBN 1 876704 17 9, Melbourne, Australie, octobre 2002.

equipped with an immobilization system meeting Australian Design Rule 82/00: Engine Immobilisers, which incorporates UNECE Regulation No. 97, are 50 percent less likely to be stolen than vehicles not so equipped. A benefit of this magnitude could save 13 to 15 lives and prevent over 58 injuries each year in Canada.

One major vehicle manufacturer supplied the Department with cost estimates of immobilization systems meeting either the CAN/ULC-S338 standard or UNECE Regulation No. 97. It quoted the cost for a high-end immobilization system to be between C\$26 and C\$32 per vehicle¹². Since an estimate of the Canadian fleet vehicles indicated that over 80 percent of 2001 model-year vehicles sold in Canada were already equipped with vehicle theft immobilization systems¹³, it is expected that this amendment would affect fewer than 280,000 of the light-duty vehicles sold in Canada. Based on C\$32 per vehicle, this requirement would result in an estimated additional cost of under \$9 million.

As part of the final consultations with interested stakeholders, the Department engaged a consultant to perform a cost/benefit analysis¹⁴. The benefit to cost ratio, as determined by the consultant, is from 3.39/1 to 3.77/1. These ratios were based on savings of \$33,500 per injury and \$2.021 million per life. Hence, with 244 to 345 serious injuries and 11 lives saved every year, the yearly total life and injury saving benefits would be between \$30.401 and \$33.791 million. It should also be noted that these benefit/cost ratios do not include any ancillary costs such as police, court services and medical costs, both direct and indirect. The consultant estimated these costs to be in excess of \$250 million per year. Including these ancillary costs would produce a benefit to cost ratio in the order of 31/1.

Under the Department's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of this amendment was carried out, and it was determined that this amendment would have no impact on the environment.

Consultation

Road Safety's Consultation Program

The Department has instituted a systematic and extensive consultation process that is intended to keep the automotive industry, public safety organizations and the general public informed of planned and recently made changes to the regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada and that provides a mechanism to comment on these initiatives. Three times a year, departmental representatives meet with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), whose members include DaimlerChrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; and General Motors of Canada Limited. The Department also meets three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international manufacturers and importers of

d'immobilisation conforme à l'*Australian Design Rule 82/00: Engine Immobilisers*, qui incorpore le Règlement n° 97 de la CEENU, courent 50 % moins de risques de se faire voler que ceux qui n'en sont pas équipés. On pourrait ainsi sauver de treize à quinze vies et prévenir plus de 58 blessures chaque année au Canada.

Un important fabricant de véhicules a fourni au Ministère une estimation du coût d'un système d'immobilisation conforme soit à la norme CAN/ULC-S338, soit au Règlement n° 97 de la CEENU. Selon cette estimation, le coût d'un système d'immobilisation haut de gamme oscillerait entre 26 \$CAN et 32 \$CAN par véhicule¹². Étant donné que l'estimation du parc automobile canadien démontrent que plus de 80 % des véhicules de modèle 2001 vendus au Canada étaient déjà équipés de systèmes d'immobilisation¹³, il est prévu que la présente modification touchera moins de 280 000 véhicules légers vendus au Canada. À raison de 32 \$CAN par véhicule, cette exigence entraînera des coûts additionnels estimés à moins de neuf millions de dollars.

Dans le cadre de ses consultations finales des parties intéressées, le Ministère a engagé un consultant afin de procéder à une analyse coûts-avantages supplémentaire¹⁴. Le rapport avantages-coûts déterminé par le consultant varie entre 3,39 pour 1 et 3,77 pour 1. Ces rapports sont obtenus en attribuant une épargne de 33 500 \$ pour chaque cas de blessure et 2,021 millions de dollars pour chaque vie perdue. En conséquence, en prévenant 244 à 345 cas de blessures graves et en épargnant onze vies, les avantages oscillaient entre 30,401 millions et 33,791 millions de dollars. Il faut également noter que ces rapports avantages-coûts ne comprennent pas les coûts complémentaires directs et indirects des services de police, judiciaires et médicaux. Le consultant a estimé ces coûts à plus de 250 millions de dollars par année. Inclure ces coûts complémentaires produirait un rapport avantages-coûts de l'ordre de 31 pour 1.

En vertu de la politique d'évaluation environnementale stratégique du Ministère, une évaluation préliminaire des effets possibles qu'aurait cette modification a été réalisée et il a été conclu que cette modification n'aurait pas d'impact sur l'environnement.

Consultations

Programmes de consultation en matière de sécurité routière

Le Ministère a institué un processus de consultations systématiques et intensives qui vise à tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public, informés des changements prévus et récemment apportés aux exigences réglementaires concernant la sécurité des véhicules automobiles au Canada et qui fournit un mécanisme permettant de faire des observations au sujet de ces initiatives. Trois fois par année, des représentants du Ministère rencontrent l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), dont les membres se composent de DaimlerChrysler Canada Inc., de Ford Motor Company et de General Motors. Le Ministère rencontre également trois fois par année l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC), qui représente des fabricants

¹² Based on industry-supplied installation cost for factory assembly (2003).

¹³ 2001 Canadian Fleet Immobilization Profile.

¹⁴ *An Analysis of Studies to Support the Transport Canada Anti-Theft Regulatory Initiative*, prepared for Bill McCauley, Chief, Transport Canada, Evaluation and Data Systems, by Michael Parkes, PhD, and Gary Boyd, BSc (Hons.) LLB, CONSILIUUM, August 2004.

¹² Selon le coût d'installation donné par l'industrie pour l'assemblage en usine (2003).

¹³ Profil canadien du parc de véhicules avec immobilisation pour 2001.

¹⁴ *An Analysis of Studies to Support the Transport Canada Anti-Theft Regulatory Initiative*, préparé pour Bill McCauley, Chef, Transports Canada, Évaluation et systèmes de données, par Michael Parkes, Ph.D., et Gary Boyd, B.Sc. (Hons.) LLB, CONSILIUUM, août 2004.

motor vehicles¹⁵. In addition, once a year, the members of the Alliance of Automobile Manufacturers (AAM), which is a U.S. trade organization, meet jointly with the AIAMC and Canadian and American government officials.

These automotive industry meetings allow manufacturers and importers to respond to proposed changes to the Regulations for which the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate is responsible, to raise problems with the existing requirements, and to discuss any matters of concern to the member companies. On a quarterly basis, these associations receive a copy of the Directorate's Regulatory Plan, which outlines all contemplated changes to the governing safety requirements and tracks initiatives as they are developed and published in the *Canada Gazette*, and as the new Regulations come into force.

Vehicle Theft Consultations

As already mentioned, the Department worked for several months to develop a voluntary agreement with the Industry for the installation of vehicle immobilization systems; however, the discussions reached an impasse. Some manufacturers were unwilling to commit to a voluntary agreement, citing their preference to continue supplying vehicles to Canada that meet the U.S. parts marking standards. The Department was unwilling to accept parts marking as an alternative to vehicle immobilization systems because there is no evidence that the marking of parts alone would deter youth theft and subsequent joyriding¹⁶. A number of manufacturers also requested that the Department exempt low-volume manufacturers from the immobilization requirements. The Department did not agree, as it believes that low-volume production is not justifiable grounds for an exemption from a safety requirement. Furthermore, the Department believes that the general public would expect all vehicles to be equipped with an immobilization system that met the mandated performance requirements.

During the development of the MOU, the Department received requests both from the Minister of Justice for the Government of Manitoba and from the Insurance Bureau of Canada (IBC), requesting that the Department require that all vehicle immobilization systems meet the requirements of the Canadian standard developed by the Underwriters' Laboratories of Canada, CAN/ULC-S338.

While it is estimated that over 80 percent of the 2001 model-year vehicles were equipped with immobilization systems, the Vehicle Information Centre of Canada (VICC) estimates that only about 50 percent of 2001 vehicles were equipped with immobilization systems that meet the requirements of the CAN/ULC standard. The Department has not been able to determine any significant difference in theft rates between vehicles equipped with immobilization systems meeting the current versions of the CAN/ULC-S338 and the European regulation. As the

et des importateurs internationaux de véhicules automobiles¹⁵. De plus, une fois par année, des membres de l'Alliance of Automobile Manufacturers (AAM), qui est une association corporative américaine, rencontrent conjointement avec l'AIAMC, les représentants des gouvernements canadien et américain.

Ces réunions de l'industrie automobile permettent aux fabricants et aux importateurs de réagir aux changements proposés à la réglementation dont la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile est responsable, de soulever des problèmes à propos des exigences existantes et de discuter des préoccupations des compagnies membres. Quatre fois par année, ces associations reçoivent un exemplaire du Plan de réglementation de la Direction générale, qui présente les grandes lignes de tous les changements envisagés aux règlements sur la sécurité et qui suit de près les initiatives à mesure qu'elles sont élaborées et publiées dans la *Gazette du Canada* et qu'elles entrent en vigueur sous la forme de nouveaux règlements.

Consultation concernant les vols de véhicules

Comme il a été déjà mentionné, le Ministère a travaillé pendant plusieurs mois à élaborer un accord volontaire avec l'industrie pour l'installation de systèmes d'immobilisation de véhicules mais les discussions ont débouché sur une impasse. Certains fabricants n'étaient pas prêts à s'engager à l'égard d'un accord volontaire, disant préférer continuer à fournir au Canada des véhicules respectant les exigences américaines de marquage de pièces. Le Ministère était réticent à accepter le marquage de pièces comme solution de rechange aux systèmes d'immobilisation de véhicules, parce qu'il n'existe aucune preuve que le marquage de pièces seul aurait un effet sur les vols commis par les jeunes et les balades en voiture volée subséquentes¹⁶. Certains fabricants ont également demandé que le Ministère exempte les fabricants à faible volume des exigences relatives à l'immobilisation. Le Ministère n'a pas accepté parce qu'il croit que la production à faible volume n'est pas une raison valable pour se soustraire à une exigence en matière de sécurité. De plus, le Ministère est d'avis que le public en général s'attendrait à ce que tous les véhicules soient équipés d'un système d'immobilisation respectant les exigences de rendement prescrites.

Pendant la période d'élaboration du protocole d'entente, le Ministère a reçu du ministère de la Justice du gouvernement du Manitoba ainsi que du Bureau d'assurance du Canada (BAC) des demandes pour qu'il exige que tous les systèmes d'immobilisation de véhicules respectent la norme CAN/ULC-S338 élaborée par les Laboratoires des assureurs du Canada.

Bien que l'on estime que plus de 80 % des véhicules de modèle 2001 étaient équipés de systèmes d'immobilisation, selon le Centre d'information sur les véhicules du Canada (CIVC), seulement environ 50 % de ces systèmes étaient conformes à la norme CAN/ULC-S338. Le Ministère n'a pas été en mesure de déterminer une différence significative entre le pourcentage de vols de véhicules équipés de systèmes d'immobilisation conformes aux normes courantes de la CAN/ULC-S338 et celles européennes. Comme l'objectif du Ministère est l'installation de

¹⁵ The AIAMC represents the following automotive manufacturers and importers: BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc., and Volkswagen Canada Inc.

¹⁶ *The Assessment of the Potential Effectiveness of Automobile Parts Marking and Anti-theft Measures in Canada*, prepared for Transport Canada by Consulting and Audit Canada, Project 560-0838, Ottawa, March 1999.

¹⁵ L'AIAMC représente les fabricants automobiles et importateurs suivants : BMW Canada Inc., Daewoo Auto Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, KIA Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc. et Volkswagen Canada Inc.

¹⁶ *L'évaluation de l'efficacité potentielle du marquage des pièces automobiles et des dispositifs antivols au Canada*, préparé pour Transports Canada par Consulting and Audit Canada, Projet 560-0838, Ottawa, mars 1999.

Department's goal is the installation of immobilization systems in all light-duty vehicles sold in Canada and as the Department is committed to the global harmonization of vehicle safety regulations, certification to the UNECE Regulation or the CAN/ULC standard will be accepted.

The Department proposed the European regulation as an alternative to the CAN/ULC standard because it is the only regulation governing vehicle immobilization systems that is recognized worldwide. Canada, along with more than 20 other nations, including Japan, the U.S. and many European countries, recently signed a global agreement for the harmonization of vehicle regulations. This agreement was signed under the auspices of the UNECE. When a new global regulation for vehicle immobilization systems is developed, the Department will allow it as an alternative.

For these reasons, the Department proposed that manufacturers be allowed to install systems that meet either the Canadian standard or the European regulation, at the manufacturer's option.

Notice of the Department's intention to make this amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 26, 2003, and a 75-day consultation period was allotted. In this period, the Department invited comments on all aspects of the amendment, specifically on the alternative standards. The Department further encouraged commenters to provide substantiating data when suggesting that one requirement was superior.

In response to the comments received, the Department conducted further consultations with stakeholders to obtain their input on the alternative standards, as well as other issues. A public meeting with interested stakeholders was held in January 2004 to discuss issues regarding the Department's proposal. A further consultation was held in September 2004 in an attempt to address outstanding concerns that were voiced in response to the *Canada Gazette*, Part I proposal and at the Department's earlier public meeting. In this last consultation, the draft version of the regulatory text, as well as the revised benefit-to-cost analysis, was shared with interested stakeholders. A summary of the outcome of these consultations follows.

Comments on Harmonization and Mandatory Compliance

The Department received 17 responses to the proposal that was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I. Of these, 11 commenters agreed with the Department's decision to regulate the installation of immobilization systems. Some commenters (CVMA, AIAMC, Ford, and IBC) questioned the validity of mandating the installation of immobilization systems, given the current voluntary installation rate. As stated earlier, the rate of voluntary installation does not address the residual problem, which is significant.

In recent years, there have been several examples of vehicle models whose theft rate was successfully reduced by the installation of an immobilization system. One such example is the Honda Civic. The number one stolen vehicle for several years, the Honda Civic has experienced a theft rate reduction of over 82 percent since an immobilizer became standard equipment in 2001.

systèmes d'immobilisation dans tous les véhicules légers vendus au Canada, et qu'il s'est engagé à l'égard de l'harmonisation mondiale des règlements sur la sécurité des véhicules, le Règlement n° 97 de la CEENU et la norme CAN/ULC-S338 seront acceptés indifféremment.

Le Ministère a proposé la norme européenne comme solution de rechange parce qu'elle est la seule norme s'appliquant aux systèmes d'immobilisation de véhicules qui soit reconnue mondialement. Le Canada et plus de 20 autres nations, dont le Japon, les États-Unis et beaucoup de pays européens, ont récemment signé une entente mondiale visant l'harmonisation des règlements sur les véhicules. Cette entente a été signée sous l'égide de la CEENU. Lorsqu'une nouvelle réglementation mondiale concernant un système d'immobilisation de véhicule sera élaborée, le Ministère permettra qu'on s'y conforme.

Pour ces raisons, le Ministère a proposé que les fabricants puissent installer des systèmes respectant soit la norme canadienne, soit le règlement européen, à l'option du fabricant.

Le 26 juillet 2003, le Ministère a publié dans la *Gazette du Canada* Partie I un avis indiquant son intention d'apporter la présente modification, et une période de consultation de 75 jours a suivi. Pendant cette période, le Ministère a demandé des commentaires sur tous les aspects de la modification, plus spécifiquement sur les normes de rechange. Le Ministère demandait en outre aux parties intéressées d'appuyer sur des données justificatives leurs suggestions quant à la supériorité d'une exigence sur une autre.

En réponse aux commentaires reçus, le Ministère a procédé à des consultations supplémentaires auprès des parties intéressées afin d'obtenir leur avis sur les normes de rechange, de même que sur d'autres sujets. Une réunion publique avec les parties intéressées a eu lieu en janvier 2004 pour discuter des questions concernant la proposition du Ministère. Une consultation de plus a eu lieu en septembre 2004, afin d'essayer de répondre aux préoccupations soulevées dans les commentaires reçus à l'égard de la proposition parue dans la *Gazette du Canada* Partie I et lors de la réunion publique tenue plus tôt par le Ministère. Au cours de cette dernière consultation, l'ébauche du texte de règlement de même que l'analyse coûts-avantages révisée leur ont été communiquées. Un résumé des résultats de ces consultations suit.

Commentaires sur l'harmonisation et l'application obligatoire

Le Ministère a reçu 17 réponses au sujet de la proposition publiée au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. Onze d'entre elles abondaient dans le sens de la décision du Ministère de réglementer l'installation des systèmes d'immobilisation. Certains commentateurs [l'ACCV, l'AIAMC, Ford et le BAC] ont mis en doute le bien-fondé de la décision de rendre obligatoire l'installation des systèmes d'immobilisation, compte tenu du taux actuel d'installation volontaire. Tel que mentionné plutôt, le taux d'installation volontaire ne règle pas le problème résiduel, qui est significatif.

Au cours des dernières années, on a eu plusieurs exemples de modèles de véhicules dont le taux de vol a été réduit avec l'installation d'un système d'immobilisation. Un de ces exemples est la Honda Civic. Véhicule le plus volé pendant plusieurs années, la Honda Civic a connu une réduction de son taux de vol de plus de 82 % depuis l'installation d'un immobilisateur de série en 2001.

It was suggested that immobilization systems should be mandatory only on those vehicles that were more likely to be stolen. However, the Department believes that in order to fully benefit from the reduction in vehicle theft, thus, fatalities and injuries, all new vehicles should be fitted with immobilization systems. There is compelling evidence (Project 6116)¹⁷ that youth are more likely to steal vehicles without immobilization systems. Therefore, to effectively address the road safety issue of motor vehicle thefts committed by young people, it is imperative that a level playing field be created, by requiring immobilization systems on all new vehicles.

The Department also considered the question of mandating the marking of parts, which would have harmonized Canada's requirements with those of the U.S. However, it concluded that this option would have done little to improve road safety in Canada. While the Department is concerned about reducing vehicle theft that results in property damage, the more important road safety issue relates to motor vehicle thefts committed by youth. The Department has concluded that this amendment would address this road safety issue more effectively.

Comments on Alternative Reference Standards

While extending their full support for the reference to CAN/ULC-S338-98, 11 of the commenters expressed concern regarding the reference to UNECE Regulation No. 97. Most responders made only general statements regarding the perceived weaknesses of the UNECE Regulation; however, the IBC and the ICBC were more specific.

During the development of the MOU, it was decided that both the UNECE Regulation No. 97 and the CAN/ULC-S338-98 would be proposed as alternatives due to the worldwide use of the European standard and the existing voluntary installation of CAN/ULC-S338-98 compliant systems by manufacturers. The commenters did not provide any new data to support their assertions that the UNECE Regulation No. 97 was less effective or inadequate.

With regard to specific concerns, both the IBC and the ICBC identified the option of permitting the disarming of the immobilization system by means of a mechanical key in the UNECE Regulation No. 97 as a major shortcoming.

In the RIAS pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, it was explained that the use of a mechanical key would only have been permitted for a phase-in period of one year, as the latest version of the UNECE Regulation No. 97 eliminates this option. The stated concerns of stakeholders regarding this matter were taken into consideration and, as a result, the phase-in period allowing the mechanical key option was eliminated from this amendment.

For a device meeting the UNECE Regulation No. 97 requirements, two options exist to activate or in other words, arm the immobilization system. In one scenario the system will arm itself once the ignition has been turned off and a door has been opened. The other possible scenario is to simply remove the key from the ignition and the system will arm itself within five minutes. Both

On a suggéré que les systèmes d'immobilisation ne soient obligatoires que sur les véhicules les plus susceptibles d'être volés. Par contre, le Ministère est d'avis que pour bénéficier complètement de la réduction de vols automobile, donc, des décès et des blessures, tous nouveaux véhicules devraient être munis de systèmes d'immobilisation. Il est prouvé (Projet 6116)¹⁷ que les jeunes sont plus susceptibles de voler des véhicules sans système d'immobilisation. En conséquence, pour régler efficacement le problème de sécurité routière que constitue le vol de véhicules automobiles par des jeunes, il est impératif de faire en sorte que les règles du jeu soient équitables en exigeant l'installation d'un système d'immobilisation sur tous les nouveaux véhicules.

Le Ministère a aussi examiné la possibilité d'exiger le marquage de pièces, ce qui aurait harmonisé les exigences canadiennes avec celle des États-Unis, mais il a conclu que cette option aurait peu fait pour améliorer la sécurité routière au Canada. Bien que le Ministère soit préoccupé par la réduction des vols automobiles qui entraînent des dommages à la propriété, le problème plus important relié à la sécurité routière est celui des vols commis par de jeunes contrevenants. Le Ministère a conclu que la présente modification est la solution la plus efficace à ce problème de sécurité routière.

Commentaires sur les normes de référence

Tout en appuyant massivement le renvoi à la norme CAN/ULC-S338-98, onze des commentateurs ont exprimé des réserves au sujet du renvoi au Règlement n° 97 de la CEENU. La plupart des répondants n'ont formulé que des commentaires généraux sur les points faibles perçus du Règlement n° 97 de la CEENU. Toutefois, le BAC et l'ICBC ont été plus spécifiques.

Pendant la période d'élaboration du protocole d'entente, il a été décidé que le Règlement n° 97 de la CEENU et la norme CAN/ULC-S338-98 seraient proposés indifféremment comme exigences compte tenu du recours mondial à la norme européenne et de l'actuelle installation volontaire de systèmes conformes à la norme CAN/ULC-S338-98 par les fabricants. Les commentateurs n'ont pas fourni de nouvelles données pour appuyer leurs affirmations voulant que le Règlement n° 97 de la CEENU était moins efficace ou inadéquat.

En ce qui concerne les préoccupations spécifiques, le BAC et l'ICBC ont tous deux affirmé que la possibilité offerte par le Règlement n° 97 de la CEENU de désarmer le système d'immobilisation à l'aide d'une clé mécanique était une faiblesse majeure.

Dans le RÉIR paru dans la *Gazette du Canada* Partie I, il était expliqué que la possibilité de permettre l'utilisation d'une clé mécanique n'était offerte que pour une période d'adaptation d'un an, étant donné que la dernière version du Règlement n° 97 de la CEENU élimine cette option. La préoccupation formulée par les intervenants concernant cette question a été prise en compte et la période d'adaptation permettant l'utilisation d'une clé mécanique a été supprimée dans la présente modification.

Pour un mécanisme conforme aux exigences du Règlement n° 97 de la CEENU, il existe deux options pour activer ou en d'autres mots armer le système d'immobilisation. Dans l'un des scénarios, le système est armé une fois que le contact est coupé et qu'une portière est ouverte. Dans l'autre scénario, le simple retrait de la clé d'allumage arme le système dans les cinq minutes

¹⁷ *Research Proposal: National Study of Young Offender Involvement in Motor Vehicle Theft*, Project 6116, National Committee to Reduce Auto Theft, April 2002.

¹⁷ *Research Proposal: National Study of Young Offender Involvement in Motor Vehicle Theft*, Projet 6116, Comité national pour réduire le vol automobile, avril 2002.

the IBC and ICBC expressed concerns that these options would compromise the effectiveness of the immobilization system. In comparison, the CAN/ULC-S338-98 standard requires the immobilization system to be armed between 30 and 60 seconds after the removal of the key from the ignition.

The five-minute arming option of the UNECE Regulation represents a maximum four-minute difference in elapsed time when compared with the one-minute arming time under the ULC requirements. There is limited evidence to support the assertion that this four-minute time difference represents a significant window of opportunity for vehicle theft. However, as a result of the concerns expressed by stakeholders, the Department has proposed to the UNECE that Regulation No. 97 be amended to reduce the maximum elapsed time before arming to one minute. Based on the response received from the United Nations, the Department is confident that this proposal will be accepted. In addition, for vehicles certified to UNECE Regulation No. 97, the Department has modified the regulatory text to limit the elapsed time before arming to a maximum of one minute.

Both the IBC and ICBC expressed concerns that UNECE Regulation No. 97 does not quantify times for the component replacement and attack tests, as opposed to CAN/ULC-S338-98, which sets a five-minute minimum elapsed time to defeat the immobilization system via manipulation or component replacement when the system is tested in the vehicle.

Even though the UNECE Regulation No. 97 does not quantify times for the component replacement and the attack tests, the Department considers the intent of the UNECE requirements to be equivalent to that of the CAN/ULC-S338-98 standard. Hence, the Department has quantified the component replacement and attack test timing to a five-minute minimum in the regulatory text.

Comments on the Benefit and Cost Analysis

Comments received from the CVMA and the AIAMC maintained that the projected benefits stated in the RIAS pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, had already been achieved due to the manufacturers' high rate of voluntary installation of immobilization systems. Also, the two associations commented that the cost involved in equipping the Canadian fleet with immobilization systems had been understated as the estimate did not include factors such as design and development costs; nor did it consider the regulatory burden on manufacturers required to accommodate a unique Canadian standard that would affect less than 10 percent of the vehicles produced for the NAFTA market.

In order to address the manufacturers' concerns, the Department revised the effective date to September 1, 2007. This date is expected to relieve some of the financial burden associated with design and development and will allow for a timely phase-out of some current production vehicle models.

Furthermore, manufacturers challenged the benefit and cost analysis for not considering the turnover of the Canadian fleet. In response to their concerns, the Department engaged a consultant

qui suivent. Tant le BAC que l'ICBC ont dit craindre que ces options ne compromettent l'efficacité du système d'immobilisation. Par comparaison, la norme CAN/ULC-S338-98 exige que le système d'immobilisation soit armé 30 à 60 secondes après le retrait de la clé d'allumage.

L'option d'armement en cinq minutes, prévue par le Règlement n° 97 de la CEENU, révèle une différence maximale de quatre minutes dans le temps écoulé, en comparaison avec l'armement effectué en une minute de l'exigence des ULC. Il y a peu de preuves pour justifier l'affirmation selon laquelle cette différence de quatre minutes augmenterait de façon significative les occasions de vols de véhicules. Toutefois, étant donné les préoccupations exprimées par les parties intéressées, le Ministère a proposé que le Règlement n° 97 de la CEENU soit modifié pour ramener à une minute la période de temps maximale pouvant s'écouler avant l'armement du système. Compte tenu de la réaction obtenue des Nations Unies, le Ministère a bon espoir que cette proposition sera acceptée. En outre, pour les véhicules conformes au Règlement n° 97 de la CEENU, le Ministère a modifié le texte réglementaire de manière à limiter à un maximum d'une minute le temps écoulé avant l'armement du système.

Tant le BAC que l'ICBC ont exprimé leurs préoccupations portant sur le fait que le Règlement n° 97 de la CEENU n'indique pas le temps alloué au remplacement des composantes ni aux essais d'attaque, contrairement à la norme CAN/ULC-S338-98, qui fixe un minimum de cinq minutes pour faire échec au système d'immobilisation par des manipulations ou par le remplacement d'une composante lorsque le système est mis à l'essai dans le véhicule.

Même si le Règlement n° 97 de la CEENU n'indique pas de temps pour le remplacement des composantes et les essais d'attaque, le Ministère considère que l'intention qui sous-tend les exigences de la CEENU est équivalente à celle qui sous-tend les exigences de la norme CAN/ULC-S338-98. Donc, le Ministère a précisé dans le texte réglementaire que le temps minimum pour le remplacement des composantes et pour les essais d'attaque est cinq minutes.

Commentaires sur l'analyse coûts-avantages

Les commentaires provenant de l'ACCV et de l'AIAMC soutenaient que l'on profitait déjà des avantages prévus qui avait été énoncés dans le RÉIR paru dans la *Gazette du Canada* Partie I en raison du taux exceptionnel d'installation volontaire des systèmes d'immobilisation par les fabricants. En outre, les deux associations ont fait savoir que le coût pour équiper le parc canadien de véhicules de systèmes d'immobilisation avait été sous-évalué, puisque l'estimé ne tenait pas compte de facteurs comme les coûts de conception et de développement, ni du fardeau réglementaire imposé aux fabricants tenus de s'adapter à une norme canadienne unique qui affecterait moins de 10 % des véhicules produits pour le marché de l'ALÉNA.

Pour rejoindre les préoccupations des fabricants, le Ministère a reporté la date d'application des exigences relatives aux systèmes d'immobilisation au 1^{er} septembre 2007. Cette date devrait alléger une partie du fardeau financier imposé aux fabricants associé avec la conception et le développement et leur permettre d'éliminer progressivement et en temps opportun certains modèles de véhicules de série courants.

En outre, les fabricants ont mis en doute l'analyse coûts-avantages parce qu'elle ne tenait pas compte du roulement au sein du parc canadien de véhicules. En réaction à leurs préoccupations,

to revisit the economic analysis. In reviewing the RIAS pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, the consultant noted that some values had been overestimated and some were underestimated. Using more conservative values, the consultant concluded that the implementation of the amendment would result in a positive benefit-to-cost ratio to the Canadian public ranging from 3.39/1 to 3.77/1.

Comments on Implementation Date and Version of Reference Standards

In the proposed amendments pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, the implementation date was to be September 1, 2005. After this date, every newly manufactured or imported vehicle would have to be equipped with an immobilization system meeting the requirements of the version of CAN/ULC-S338-98 or UNECE Regulation No. 97 that was in effect 12 months before the vehicle's date of manufacture. It was also proposed that until August 31, 2006, the version of UNECE Regulation No. 97 to be met could be that of May 29, 1998, or a more recent version.

The Ford Motor Company of Canada, Limited commented that although it currently provided immobilization systems on a number of the vehicles that it supplied to Canada, some models — such as full-size vans and medium/heavy trucks — are not typically equipped with immobilization systems. Consequently, Ford requested that the effective date be delayed to September 1, 2006, in order to allow sufficient lead-time for the development of robust system-integrated installations for these vehicles.

The CVMA also expressed concerns regarding the implementation date. As the amendment will impose structural and technological changes to vehicles, the CVMA requested that the implementation date be delayed to September 1, 2007.

In addition, the CVMA expressed concerns regarding the need to comply with the requirements of either the CAN/ULC-S338-98 or UNECE Regulation No. 97 version in effect 12 months prior to vehicle manufacture. Having only a 12-month lead time for compliance with new requirements was deemed too restrictive and inadequate for providing manufacturers with sufficient flexibility to develop compliance strategies satisfying typical vehicle cycle plans. Therefore, the CVMA suggested that the references to CAN/ULC-S338-98 and UNECE Regulation No. 97 be fixed to a specific version.

One vehicle manufacturer commented that many of its vehicles are currently equipped with a form of theft deterrent system as standard equipment; however, many of their future vehicle models would require a longer lead time to implement the upgraded theft deterrent system identified in the Department's proposal.

The AIAMC commented that the proposed implementation date was not feasible. No alternative date was suggested, but the Association stated that a minimum of 24 months would be required to design an immobilization system for vehicle models that did not already have such systems available as an option.

As a result of these comments, the implementation date has been deferred to September 1, 2007, and the references to the CAN/ULC-S338-98 standard and the UNECE Regulation No. 97 are fixed to the versions that were in effect in May 1998, and October 14, 2002, respectively.

le Ministère a engagé un consultant pour revoir l'analyse économique. En examinant le RÈIR paru dans la *Gazette du Canada* Partie I, le consultant a noté que certaines valeurs avaient été surestimées, et d'autres, sous-estimées. Recourant à des chiffres plus conservateurs, le consultant a conclu que la mise en œuvre de la modification produirait un rapport avantages-coûts pour le public canadien variant de 3,39 pour 1 à 3,77 pour 1.

Commentaires sur la date d'entrée en vigueur et la version des normes de référence

Dans le projet de règlement publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, la date d'entrée en vigueur devait être le 1^{er} septembre 2005. Après cette date, chaque véhicule nouvellement fabriqué ou importé devait être équipé d'un système d'immobilisation conforme aux exigences de la version de la norme CAN/ULC-S338-98 ou du Règlement n° 97 de la CEENU qui était en vigueur douze mois avant la date de fabrication du véhicule. Il était également proposé que, jusqu'au 31 août 2006, la version du Règlement n° 97 de la CEENU à respecter soit celle du 29 mai 1998 ou une version plus récente.

Ford du Canada Limitée a fait valoir que, bien qu'elle fournisse actuellement des systèmes d'immobilisation sur un certain nombre des véhicules vendus au Canada, certains modèles — comme sa fourgonnette pleine grandeur et ses camions de moyens à lourds — ne sont habituellement pas équipés de tels systèmes. Par conséquent, Ford demande que la date d'entrée en vigueur soit repoussée au 1^{er} septembre 2006, afin d'avoir suffisamment de temps pour mettre au point une installation robuste et intégrée pour ces véhicules.

L'ACCV s'est également dite préoccupée de la date d'entrée en vigueur. Étant donné que la modification suppose des changements structuraux et technologiques aux véhicules, l'ACCV a demandé que la date d'entrée en vigueur soit reportée au 1^{er} septembre 2007.

De plus, l'ACCV s'est inquiétée de la nécessité de se conformer aux exigences de la version en vigueur douze mois avant la fabrication du véhicule, soit de la norme CAN/ULC-S338-98, soit du Règlement n° 97 de la CEENU. Elle a jugé qu'un délai de douze mois pour se conformer aux nouvelles exigences était trop restrictif et insuffisant pour que les fabricants puissent élaborer des stratégies de conformité s'intégrant aux cycles habituels de planification de véhicules. Par conséquent, l'ACCV a suggéré que les renvois à la norme CAN/ULC-S338-98 et au Règlement n° 97 de la CEENU réfèrent à une version spécifique.

Un fabricant automobile a commenté que plusieurs de ses véhicules sont présentement munis d'un type de dispositifs antivols comme équipement de base; par contre, pour bon nombre de ses futurs modèles de véhicules, il faudra plus de temps pour mettre en œuvre l'installation des systèmes antivols améliorés qui sont précisés dans la proposition du Ministère.

Pour l'AIAMC, la date d'entrée en vigueur proposée n'était pas réaliste. Elle n'a suggéré aucune autre date, mais elle a indiqué qu'il faudrait au moins 24 mois pour concevoir un système d'immobilisation pour un modèle de véhicule non déjà équipé en option d'un tel système.

Par suite de ces commentaires, la date d'application des exigences relatives aux systèmes d'immobilisation a été fixée au 1^{er} septembre 2007, et les références à la norme CAN/ULC-S338-98 et au Règlement n° 97 de la CEENU portent respectivement sur les versions de mai 1998 et du 14 octobre 2002.

Comments on Weight Class Specifications and Request for Exemptions to Amendment

The Truck Manufacturers Association and the CVMA requested a clarification regarding the weight class to which this amendment applies. Manitoba Public Insurance commented that the weight class specifications should include heavy-duty trucks having a GVWR over 4,536 kg, such as the Ford F250, the Ford F350 and the Dodge Ram.

The intent of this amendment is not to change the application of the existing CMVSS 114, but rather to add a requirement for the installation of immobilization systems. The provisions of CMVSS 114 apply to passenger cars, multipurpose passenger vehicles, trucks and three-wheeled vehicles with a GVWR of less than 4,536 kg. The latest 2003 data did not show heavier vehicles to be a significant issue. However, the Department will continue to monitor the statistics on heavy-duty vehicle theft to determine if future action would be warranted.

Both the CVMA and Ford requested exemptions to this amendment for special-purpose vehicles, commercial fleet vehicles and fleet vehicles with one-key option. Ford also included electric and hybrid electric vehicles in its list.

After consideration, the Department has deemed that an exemption is appropriate for emergency vehicles, which pursuant to the definition added to subsection 2(1) of the MVSR, include firefighting, ambulance and police vehicles. Given the relative unlikelihood of theft for these vehicles, their uses and the cost of the system, the Department believes that requiring an immobilization system for them is not justified.

With regards to the other vehicles put forth for exemption, the Department's position remains that the benefits of requiring the installation of immobilization systems for them outweigh any potential drawbacks. No convincing arguments were offered for exempting electric, hybrid electric and fleet vehicles, especially given that the risk of doing so could result in making those vehicles a more attractive target of vehicle theft.

In addition, the AIAMC commented that the steering wheel locking provision under paragraph CMVSS 114(2)(b), which was inserted into the standards as a vehicle theft deterrent, would no longer be needed after the introduction of an immobilization system. Considering that an immobilization system would be a superior theft deterrent, the Department concluded that the steering wheel locking provision need not be met if a vehicle is equipped with an immobilization system meeting the amended CMVSS 114. The Minister is amending the Regulations accordingly.

Additional Comments

Following the last consultation meeting that was held in September 2004, the CVMA raised concerns regarding the words "design" and "installation" in the proposed regulatory text, stating that these words would make the requirements design-restrictive. The Department agreed with this concern and has addressed it in the amendment to CMVSS 114. Furthermore, the CVMA expressed concerns regarding clauses 31.10 and 31.11 of UNECE

Commentaires sur la catégorie de poids et la demande d'exemption

La Truck Manufacturers Association et l'ACCV ont demandé une clarification concernant la catégorie de poids à laquelle la modification s'applique. La Manitoba Public Insurance a indiqué que les spécifications relatives à la catégorie de poids devraient inclure les camions lourds dont le PNBV est de 4 536 kg, comme le Ford F250, le Ford F350 et le Dodge Ram.

La présente modification n'a pas pour but de modifier l'application de la NSVAC 114 actuelle, mais d'y ajouter une exigence pour ce qui concerne l'installation de systèmes d'immobilisation. Les exigences de la NSVAC 114 s'appliquent aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions et aux véhicules à trois roues dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg. Les dernières données de l'année 2003, ne démontraient pas les véhicules lourds comme étant un problème significatif. Par contre, le Ministère continuera à surveiller les statistiques de véhicules lourds volés, afin de déterminer si des actions futures sont valables.

Tant l'ACCV que Ford ont demandé que soient soustraits à l'application de cette modification, les véhicules à usage spécial, les véhicules de flottes commerciales et les véhicules de flottes à option à clé unique. Ford a également ajouté les véhicules électriques et les véhicules hybrides électriques à sa liste.

Après réflexion, le Ministère a jugé qu'il convenait de ne pas assujettir aux nouvelles exigences les véhicules de secours qui, aux termes de la définition ajoutée au paragraphe 2(1) du RSA, visent les véhicules de lutte contre les incendies, les ambulances et les véhicules de police. Comme il est relativement peu probable qu'ils seraient volés et étant donné l'usage que l'on fait de ces véhicules et les coûts associés au système, le Ministère croit qu'exiger un système d'immobilisation pour ces véhicules n'est pas justifié.

En ce qui concerne les autres véhicules, que l'on a cherché à exclure de la modification, le Ministère reste d'avis que les avantages de l'installation obligatoire des systèmes d'immobilisation l'emportent sur tous les inconvénients potentiels. Aucuns arguments convaincants n'ont été soumis pour exempter les véhicules électriques, hybrides électriques et de flottes, surtout qu'il y aurait alors un risque pour que ces véhicules deviennent une cible plus attrayante au vol automobile.

De plus, l'AIAMC a indiqué que le dispositif de verrouillage du volant, prévu à l'alinéa 114(2)(b) de la NSVAC et ajouté aux normes pour prévenir les vols de véhicules, ne serait plus nécessaire après l'introduction d'un système d'immobilisation. Considérant qu'un système d'immobilisation serait un moyen supérieur de prévention du vol, le Ministère conclut que la disposition relative au verrouillage du volant n'a pas à être respectée si un véhicule est équipé d'un système d'immobilisation respectant la NSVAC 114 telle que modifiée. Le Ministère a donc modifié le règlement en conséquence.

Commentaires supplémentaires

À la suite de la dernière consultation qui a eu lieu en septembre 2004, l'ACCV a exprimé ses inquiétudes concernant les mots « conception » et « installation » dans le texte réglementaire proposé, indiquant qu'ils rendraient les exigences restrictives du point de vue du design. Le Ministère en a convenu et en a traité dans sa modification de la NSVAC 114. De plus, l'ACCV s'est dite préoccupée en ce qui concerne les clauses 31.10 et 31.11 du

Regulation No. 97, which pertain to UNECE braking requirements. In response to this concern, the Department made the appropriate changes to prevent the immobilization system from affecting the braking system. Finally, one last comment requested that the maintenance and operational instructions for immobilization systems be required. In response, the Department has required that the manufacturers make available, to the first retail purchaser of the vehicle, instructions in French or English, or both, as requested by the purchaser.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer may be subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contact

Jay Rieger
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1962
FAX: (613) 990-2913
E-mail: riegerj@tc.gc.ca

Règlement n° 97 de la CEENU, qui portent sur les exigences de freinage. En réponse à cette préoccupation, le Ministère a apporté les changements appropriés pour empêcher que le système d'immobilisation n'affecte le système de freinage. Enfin, un dernier commentaire demandait que les instructions d'entretien et de fonctionnement des systèmes d'immobilisation soient exigées. Le Ministère a réagi en exigeant des fabricants qu'ils mettent à la disposition du premier usager du véhicule des instructions en anglais ou en français ou les deux, selon les besoins de l'acheteur.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur peut être passible de poursuites et, s'il est trouvé coupable, il peut avoir à payer une amende tel que le prescrit la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personne-ressource

Jay Rieger
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1962
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : riegerj@tc.gc.ca