




CPSCA
Harmonisation réglementaire – Groupe de travail
Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Échéance	État
Politique d'harmonisation officielle	. Adopter une politique avec des énoncés clairs à travers les ministères qui travaillent avec le secteur automobile . Le CPSCA devrait jouer un rôle de coordination dans le PSP (Partenariat pour la sécurité et la prospérité) et l'Initiative de réglementation intelligente	Féd-Prov	en cours	Y
Objectifs de l'efficacité des carburants	Adopter un objectif conforme aux exigences de NHTSA	Féd	2H04†	G
Autocertification	. Pleine reconnaissance de l'autocertification (y compris la certification électronique)	Féd	2H05	Y

 Régulé – mise en oeuvre en cours et à temps.
  Plans, engagements et échéances pas clairs – attention requise
  Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral CT – Court terme
 PROV – Gouvernement provincial MT – Moyen terme
 AUTO – Fabricants automobiles, fournisseurs LT – Long terme
 AUTRE – Organisations affiliées

Données en date de : 02/05/05

LA POLITIQUE D'HARMONISATION

Le groupe de travail recommande que les organismes canadiens ayant des pouvoirs de réglementation en ce qui a trait à l'industrie automobile, adoptent une politique d'harmonisation réglementaire, à moins qu'il n'existe déjà un cas dans la juridiction en question, pour une approche particulière, et ce, seulement dans la mesure nécessaire au traitement de cette question.

OBJECTIF D'ÉCONOMIE EN CARBURANT SELON LE PLAN CANADIEN DU CHANGEMENT DE CLIMAT

L'industrie automobile et le gouvernement canadien sont parvenus à un Protocole d'entente (PE) sur un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), lequel traite entièrement de la réduction à 5,2 Mt CO_{2e} des émissions de gaz, conformément au plan du gouvernement fédéral sur le changement de climat.

AUTO-CERTIFICATION

Transport Canada (TC) pense inclure des modifications à la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, ce qui, d'après le groupe de travail, pourrait avoir des effets restrictifs sur la capacité des constructeurs automobiles en ce qui a trait à la certification de véhicules à l'aide d'outils qu'ils considèrent appropriés, incluant des techniques avancées, avant-gardistes et informatisées (en rapport aux tests physiques) et un jugement basé sur l'ingénierie. L'utilisation de méthodes perfectionnées pour appuyer la certification, améliore la sécurité en accélérant le processus de mise en place des technologies avancées et encourage la conformité des constructeurs automobiles.

CPSCA
Harmonisation réglementaire – Groupe de travail
Mai 2005

Initiative	Élément du plan d'action	Responsable	Échéance	État
NSVAC 208	· Harmonisation avec la NSVAC 208	Féd	1H06*	Y
Surveillance et rapport des émissions	· Harmonisation de la surveillance des émissions et des exigences de rapport (Rég. Ont. 127/NPRI/GHG)	Prov - Ont	en cours	Y

● G Réglé – mise en oeuvre en cours et à temps.
 ● Y Plans, engagements et échéances pas clairs – attention requise
 ● R Attention immédiate

FÉD – Gouvernement fédéral CT – Court terme
 PROV – Gouvernement provincial MT – Moyen terme
 AUTO – Fabricants automobiles, fournisseurs LT – Long terme
 AUTRE – Organisations affiliées

Données en date de : 02/05/05

NSVAC 208

Transport Canada a proposé des exigences pour les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 208 pour la protection des passagers, mais elles ne sont pas harmonisées avec le U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 208 qui est actuellement mis en place graduellement aux É-U. Transport Canada (TC) n'a pas démontré de problème quant à l'actuel système avancé de protection des occupants. Les pourparlers relatifs aux avantages et aux coûts éventuels des approches proposées sont en cours. L'approche de TC aurait pour effet de faire en sorte que les Canadiens ne retirent pas les avantages des systèmes avancés américains; de plus les premiers paieraient plus chers des variantes de véhicules qui se trouvent spécifiquement sur le marché canadien.

SURVEILLANCE ET RAPPORT SUR LES ÉMISSIONS

L'inventaire des émissions du Règlement 127 ONAIR de l'Ontario et l'Inventaire national des rejets de polluants s'enchevêtrent et constituent un sérieux fardeau administratif car les deux réglementations traitent principalement du même propos mais avec des exigences distinctes quant aux rapports. Ces derniers, relativement au Règlement 127 du ministère de l'Ontario, sont extrêmement contraignants et excèdent les exigences que le groupe de travail tient pour raisonnables.