

# INSURANCE INSTITUTE FOR HIGHWAY SAFETY

April 22, 2008

Matthew Coons  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
330 Sparks Street, 8th Floor  
Ottawa, Ontario K1A 0N5

**“Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations, Section 215, Bumpers,” Canada Gazette, Part I, 822, March 22, 2008**

Dear Mr. Coons,

The Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), an insurer-funded nonprofit research organization in the United States, offers comments on the proposed regulation cited above. IIHS is disappointed that Transport Canada proposes to weaken the bumper standard based on unsubstantiated concerns about effective damageability versus pedestrian protection as well as incorrect assumptions about harmonization with the United States and Europe. Reducing the standard from 8 to 4 km/h would lead to increased insurance claim frequencies and higher insurance costs for vehicle owners while providing dubious benefits to pedestrians.

**Pedestrian protection concerns scientifically and logically flawed**

As stated in our previous comments on this rulemaking (December 28, 2007), IIHS is unaware of any scientific studies indicating a tradeoff between providing effective protection from damage in low-speed crashes and protecting pedestrians. Transport Canada offers no scientific data to support this argument. It is notable that Transport Canada’s synopsis of comments by both the Insurance Corporation of British Columbia and IIHS excludes any reference to the only evidence suggesting the absence of a link between damageability and pedestrian protection. An excerpt of the comment previously provided by IIHS is repeated here:

*“A recent report from the Motor Insurance Repair Research Centre (Thatcham) in the United Kingdom suggests there is no relationship between damageability and pedestrian-friendly bumpers. Thatcham released results of 10 km/h front bumper tests of many European model vehicles. The Thatcham tests were conducted using the new RCAR bumper damageability test protocol, the same now used by IIHS in its consumer information test program. Four of the vehicles tested by Thatcham received three stars in EuroNCAP for pedestrian protection, yet their performance in the bumper tests varied widely. The Suzuki Swift damage was €2,879, the Honda CR-V was €2,021, the Vauxhall Corsa was €1,782, and the Toyota Auris, the best front performer of any vehicle tested regardless of pedestrian star rating, had only €1,022 damage as a result of the test. These data clearly indicate a huge range of damageability performance for similar pedestrian scores and suggest bumpers can be engineered to meet both objectives (Thatcham, 2007).”*

Transport Canada’s decision also is logically flawed. The existing bumper standard requires some amount of energy absorption in car bumpers, which can be beneficial to pedestrians. Light truck bumpers are completely unregulated, and their designs can vary widely. Some of these vehicles may have car-like bumpers, but many do not. Rigid exposed face bars, protruding tow hooks, and other off-road

Matthew Coons  
April 22, 2008  
Page 2

appendages make it likely that these designs are far more injurious to pedestrians, compared with car bumpers. Yet the proposed regulation does not address this half of the Canadian fleet. There can be no rationale for weakening the bumper standard for cars to potentially allow for more pedestrian friendly designs while also rejecting IIHS's recommendation to require energy-absorbing bumpers on light trucks.

### **Weaker standards lead to more insurance claims**

In 1982 the US bumper standard was weakened from a 5 mi/h test with a no-damage criteria to a 2.5 mi/h test that allows unlimited damage to the bumper system. Insurance claim rates for vehicles whose designs changed under the weaker standard increased up to 24 percent (IIHS, 1983, 1985). It is impossible to quantify the increased costs to consumers as a result of the current proposal to weaken the Canadian standard, though the historical data clearly indicate that claim frequencies will increase. It is a logical outcome of reducing the required energy-absorption capability of bumpers by a factor of four.

### **False harmonization**

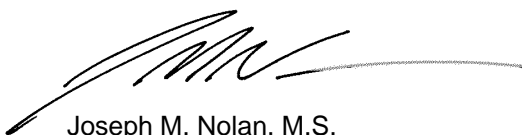
The proposed regulation cites increased harmonization with US and European bumper standards as a major benefit of the rulemaking. Other alleged benefits include the potential to reduce design costs and facilitate more models in the Canadian market. While it may be true that a few niche vehicles, mostly exotic sports cars, are not available in Canada because of its unique bumper regulations, the reality is that nearly all mainstream vehicles are designed to meet both the US standard, which has more stringent sheet metal damage assessment, and the Canadian standard, which has a higher energy test but less stringent assessment criteria. Given that manufacturers of mainstream vehicles already design for the larger North American market, the expected economic benefits of harmonization would be unlikely to materialize.

While a United Nations Economic Commission of Europe (UN/ECE) bumper standard exists, to our knowledge it has not been ratified by any EU nation, so it is not a test conducted by European manufacturers. On the other hand, the Research Council for Automobile Repairs' (2006) structural test is required to establish insurance group rates in Europe but is not cited in the proposed Canadian regulation. This test is conducted at much higher speeds in an offset configuration. Such differences will continue to drive radically different bumper design solutions in the European and North American markets, regardless of Transport Canada's actions.

### **Summary**

There is no evidence indicating that Canada's existing bumper standard is in conflict with the requirements of pedestrian protection. There is substantial evidence that weakening the Canadian standard will lead to increased insurance claim rates and costs. The cited benefits of a harmonized standard are ill-informed and misleading. IIHS therefore urges Transport Canada to retain its existing bumper standard.

Sincerely,



Joseph M. Nolan, M.S.  
Senior Vice President, VRC Operations

## References

Insurance Institute for Highway Safety. 1983. Collision claims climb for '83 models with weaker bumpers. *Status Report* 18(10). Arlington, VA.

Insurance Institute for Highway Safety. 1985. Claim frequencies jump for GM cars with weaker bumpers. *Status Report* 20(4). Arlington, VA.

Research Council for Automobile Repairs. 2006. The procedure for conducting a low speed 15 km/h offset insurance crash test to determine the damageability and repairability features of motor vehicles (Issue 2.1). Wiltshire, England. Available: [http://www.rcar.org/papers/rcar\\_test\\_protocol\\_angled\\_barrier.pdf](http://www.rcar.org/papers/rcar_test_protocol_angled_barrier.pdf)

Thatcham. 2007. A write-off at 6 m.p.h.! *Thatcham Research News* 2(11). Berkshire, England. Available: [http://www.thatcham.org/bumpers/pdfs/research\\_news\\_vol2\\_issue11.pdf](http://www.thatcham.org/bumpers/pdfs/research_news_vol2_issue11.pdf).

## Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers)

*Statutory authority*

*Motor Vehicle Safety Act*

*Sponsoring department*

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### *Issue and objectives*

The proposed amendment to section 215 of Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> would modify the Canadian safety standard for bumpers via incorporation by reference of similar safety standards from the United States and Europe. This would have the effect of aligning the testing speeds with those of Europe and the United States and provide manufacturers the option of meeting the European safety requirements or the safety and no damage provisions of the United States. This proposed amendment would result in one consistent set of globally regulated test speed requirements for the design of bumpers, which would simplify the task of designing bumpers for vehicles destined for North American and European markets. This proposal would also facilitate the introduction in Canada of the impending Global Technical Regulation for pedestrian safety, being developed under the auspices of the United Nations Economic Commission of Europe (UN/ECE).

#### *Description and rationale*

Canada and the United States introduced safety standards for bumpers in the early 1970s. When the Canadian and the U.S. regulations were originally introduced, they were harmonized with a test speed of 5 mph (8 km/h) for front and rear impacts and 3 mph (4.8 km/h) for corner impact tests. However, in 1979, the United States added more stringent requirements that included cosmetic damage criteria, while maintaining the (harmonized) test speed and the original safety components damage protection requirements. In 1982, the United States reduced the speed requirements to 2.5 mph (4 km/h) for front and rear impacts and 1.5 mph (2.4 km/h) for corner impacts, and maintained their cosmetic and safety damage requirements.

In 1983, when the Canadian government proposed an amendment to harmonize the test speeds with those of the U.S. requirements (i.e. 4 and 2.4 km/h), many Canadian stakeholders, such as the public, provincial and territorial governments, media and the insurance industry, were against the proposed test speed reduction. As a result, the harmonization of test speed requirements was not pursued; thus for the past 26 years Canada has had a unique higher speed bumper test requirement for passenger cars.

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

## Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs)

*Fondement législatif*

*Loi sur la sécurité automobile*

*Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

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

#### *Question et objectifs*

Le projet de modification à l'article 215 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> modifierait la Norme de sécurité canadienne pour les pare-chocs en incorporant par renvoi des normes de sécurité similaires des États-Unis et de l'Europe afin d'harmoniser les vitesses d'essai avec celles des États-Unis et de l'Europe et d'offrir l'option aux constructeurs de se conformer aux exigences de sécurité de l'Europe ou aux exigences des États-Unis en ce qui a trait à la sécurité et aux critères relatifs à l'endommagement des véhicules. Le projet de modification aurait pour résultat d'établir des exigences uniformisées à l'échelle mondiale pour ce qui est des vitesses d'essai pour les pare-chocs, ce qui simplifierait la conception des pare-chocs pour les véhicules destinés aux marchés nord-américains et européens. Le projet faciliterait aussi l'introduction, au Canada, du Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons qui est en cours d'élaboration sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

#### *Description et justification*

Le Canada et les États-Unis ont introduit des normes de sécurité pour les pare-chocs au début des années 1970. À l'origine, lorsque les dispositions réglementaires du Canada et des États-Unis ont été adoptées, ces dispositions étaient harmonisées en spécifiant une vitesse d'essai de 5 mi/h (8 km/h) pour les impacts arrière et avant et de 3 mi/h (4,8 km/h) pour les impacts sur les coins. Cependant, en 1979, les États-Unis ont ajouté des exigences plus rigoureuses qui comprenaient des critères relatifs à l'endommagement esthétique tout en maintenant les vitesses d'essai harmonisées et les critères de sécurité initiaux en matière de protection à l'endommagement des composantes. En 1982, les États-Unis ont réduit les vitesses d'essai réglementaire à 2,5 mi/h (4 km/h) pour les impacts avant et arrière et à 1,5 mi/h (2,4 km/h) pour les impacts sur les coins, et ont maintenu les exigences liées à l'endommagement esthétique et à la sécurité.

En 1983, lorsque le gouvernement canadien a proposé une modification pour harmoniser ses vitesses d'essai avec celles des États-Unis (c'est-à-dire 4 km/h et 2,4 km/h), de nombreux intervenants canadiens, comme le public, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les médias et l'industrie de l'assurance se sont opposés à cette réduction de vitesse. De ce fait, l'harmonisation des exigences liées aux vitesses d'essai réglementaire ne s'est pas produite; par conséquent, depuis 26 ans, le Canada

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

This higher speed has resulted in some vehicle models not being available to Canadian consumers. In addition, in this period there have been some vehicles sold at the retail level in the United States that have been inadmissible for importation into Canada as they have not met the Canadian bumper requirements.

Manufacturers are presently more concerned with the ability to design vehicles capable of concomitantly meeting the unique higher Canadian test speeds and future pedestrian safety requirements that are being developed internationally, rather than the limitation of vehicle models available on the Canadian market. The Global Technical Regulation is aimed at reducing pedestrian fatalities by requiring that the front upper portion of vehicles be designed to reduce head contact forces when a pedestrian strikes the vehicle. This is accomplished by providing space between the vehicle exterior parts, such as the hood and upper fenders, and the solid structure of the vehicle, such as the motor or frame. In addition to reducing head injuries, the Global Technical Regulation on pedestrian safety will require that the bumpers of vehicles be designed to reduce lower leg injuries.

Manufacturers have strongly noted that a conflict exists in meeting the requirements of the three existing world regulations, ECE regulation number 42, Canada Motor Vehicle Safety Standard 215, and Part 581, Title 49 of the United States *Code of Federal Regulations*. As the European and Canadian requirements are aimed at improving safety, the intention at the time of introduction of the requirements was to protect the safety equipment of the vehicle, such as the lights, from damage in a low speed collision. The intention of the current U.S. bumper standard is to reduce damage to the bumper system and thus provide American consumers with a lower bumper damage replacement and repair cost, while also maintaining the integrity of the safety systems. Manufacturers have noted that from a design standpoint, there is a conflict between meeting the no damage requirement of the United States, the higher test speed in Canada with no damage to the safety systems and the need for bumpers to be designed to meet impending pedestrian safety requirements. Manufacturers have indicated that it will not be possible to meet all three requirements at once. Further, they have suggested that they would be able to meet the U.S. lower speed and no damage requirements and the pedestrian safety requirements with one design.

This proposal would have a positive impact on international trade as the Canadian requirement for bumper testing would be amended to be the same as the requirements in Europe and in the United States. This amendment would assist Canada with its obligation under the Global Agreement made under the auspices of the UN/ECE. Canada's commitment to review the Canadian bumper test speed requirements was noted in the summary document of the Global Technical Regulation working group on pedestrian safety that is available at the following site: [www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc](http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc).

It is important to note that the design of the bumper systems and the percentage of passenger cars sold in Canada have changed significantly since the introduction of the bumper requirement in the early 1970s. In 1970, almost 83 % of the vehicles

maintient des vitesses d'essai supérieures uniques pour les pare-chocs des voitures de tourisme.

Ces vitesses supérieures ont eu pour effet que certains modèles de véhicules n'étaient pas offerts aux consommateurs canadiens. De plus, durant cette période, certains véhicules vendus au détail aux États-Unis étaient inadmissibles au Canada puisqu'ils ne satisfaisaient pas aux exigences canadiennes relatives aux pare-chocs.

À l'heure actuelle, ce qui préoccupe encore plus les constructeurs que la restriction des modèles de véhicules qui peuvent être importés et offerts sur le marché canadien, c'est la capacité de concevoir en même temps des véhicules qui satisfont aux vitesses d'essai supérieures du Canada et aux critères futurs relatifs à la sécurité des piétons qui se développent au niveau international. Le Règlement technique mondial vise à réduire le nombre de décès de piétons en exigeant que la partie supérieure avant des véhicules soit conçue pour réduire la force d'impact au niveau de la tête lorsqu'un piéton est heurté par un véhicule. On y parvient en prévoyant un espace entre les pièces extérieures du véhicule, comme le capot et la partie supérieure des ailes, et la structure solide du véhicule, comme le moteur ou le châssis. Le Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons contribuera non seulement à réduire les blessures à la tête, mais exigera aussi que les pare-chocs des véhicules soient conçus de manière à réduire le nombre de blessures à la partie inférieure de la jambe.

Les constructeurs ont fortement insisté sur le fait qu'il existe un conflit en ce qui a trait au respect des exigences des trois règlements mondiaux existants, le règlement 42 de la CEE, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada n° 215 et la partie 581 du titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Comme les exigences européennes et canadiennes visent à améliorer la sécurité, l'objet de leur introduction était de protéger l'équipement de sécurité des véhicules, comme les feux, contre les dommages en cas de collision à faible vitesse. L'objet de la norme actuelle des États-Unis sur les pare-chocs est de réduire les dommages causés au système de pare-chocs et, par conséquent, les frais de remplacement ou de réparation des pare-chocs pour les consommateurs américains, tout en maintenant l'intégrité des systèmes de sécurité. Les constructeurs ont souligné que du point de vue de la conception, il existe un conflit entre l'atteinte de l'exigence de l'absence de dommages des États-Unis, le respect des vitesses d'essai supérieures du Canada sans dommages aux systèmes de sécurité et le besoin de concevoir les pare-chocs de manière à satisfaire aux futures exigences relatives à la sécurité des piétons. Les constructeurs ont indiqué qu'il ne sera pas possible de satisfaire aux trois ensembles d'exigences à la fois. De plus, ils ont suggéré qu'ils seraient en mesure de satisfaire aux exigences des États-Unis concernant l'absence de dommages à faible vitesse et la sécurité des piétons avec une seule conception de modèle.

Ce projet de modification aurait un impact positif sur le commerce international étant donné que les exigences du Canada relatives à la mise à l'essai des pare-chocs seront modifiées aux fins d'harmonisation avec celles de l'Europe et des États-Unis. Ce projet de modification aiderait le Canada à respecter son engagement dans le cadre de l'accord mondial, conclu sous les auspices de la CEE-ONU. L'engagement que le Canada a pris d'examiner les exigences canadiennes a été souligné dans le résumé du groupe de travail sur le Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons, qui est disponible sur le site suivant : [www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186c.doc](http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186c.doc).

Il est important de souligner que la conception des systèmes de pare-chocs et le pourcentage des voitures de tourisme vendues au Canada ont considérablement changé depuis l'introduction des exigences relatives aux pare-chocs au début des années 1970. En

sold were classified as passenger cars. Today, that percentage has dropped to less than 52% because of the consumer demand for trucks and multi-purpose passenger vehicles, which are not subject to the bumper requirements. In the intervening years, vehicle designs have also significantly changed. Vehicle designs in the 1970s frequently included metal bumpers with simple replacement of sealed beam headlamps. In comparison current designs usually include hidden bumper protection systems with moulded plastic covers and integral unique headlamps designs.

In the 1970s, the Government estimated that there would be a very small reduction in fatalities and injuries as a result of the benefit that people would no longer continue to drive a vehicle with damaged non-functioning lights following a small collision. The intention was for this requirement to result in vehicle designs where lighting and similar safety systems would be protected in a low-speed collision so that they would remain functional should the vehicle owner continue to drive a damaged vehicle. Today, several factors may alter this conclusion, such as the significant increase in sales of trucks and multi-purpose passenger vehicles (almost 500% increase), the significant design changes in bumpers and lighting systems in the past 35 years and the requirement of most police forces to have vehicles towed away from even minor collisions. It is now impossible to determine if the unique Canadian test speed requirement of 8 km/h provides any safety benefit. As there are over 370 pedestrian fatalities per year (a significant portion of the 2 900 fatalities per year on Canadian roads), it is proposed that it is time to refocus road safety efforts away from a higher speed test requirement that protects the vehicle safety systems, to facilitating future pedestrian safety designs. Pedestrian fatalities have remained stagnant since 2001, despite Canada's national *Road Safety Vision 2010* target of a 30% reduction for vulnerable road users. Further information is available in the *Road Safety Vision 2010 Mid-Term Review* report, viewable at the Canadian Council of Motor Transport Administrators Web site [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) and in the Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics, viewable at [www.tc.gc.ca/roadsafety](http://www.tc.gc.ca/roadsafety).

It is understood that making the front of a vehicle softer to protect pedestrians could result in some additional repair costs, especially considering that most low-speed collisions involve rear-ending other vehicles, such as in bumper-to-bumper traffic. This would have an impact on the insurance industry and, in turn, the consumer. In 2007, the U.S.-based Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) released a new (non-regulatory) bumper test protocol to better mimic the performance of a car bumper and to assess under- and override during vehicle-to-vehicle low-speed crashes for all classes of light duty vehicles, with the focus being on damageability and cost of repairs. The impact speed for front and rear full-width impacts is 9.6 km/h and the corner impacts are tested at 4.8 km/h.

This proposed amendment would better serve a greater proportion of the public, as it would facilitate the enhancement in safety for pedestrians without reducing the safety of passenger cars. As the IIHS widely publicizes the results of their test program,

1970, près de 83 % des véhicules vendus faisaient partie de la catégorie des voitures de tourisme. De nos jours, ce pourcentage est passé à moins de 52 % en raison de la demande du consommateur pour des véhicules de tourisme à usages multiples et des camions qui ne sont pas assujettis aux exigences relatives aux pare-chocs. Au cours de la même période, les modèles de véhicules ont également beaucoup changé. Les véhicules conçus dans les années 1970 comprenaient fréquemment des pare-chocs en métal avec des phares scellés de remplacement simple. En comparaison, les modèles actuels comprennent des pare-chocs dissimulés sous des couvercles pare-chocs en plastique moulé et des phares intégraux de conception unique.

Dans les années 1970, le gouvernement a estimé que si les gens ne conduisaient plus les véhicules endommagés dont les phares ne fonctionnaient plus après une collision mineure, cela entraînerait une infime réduction du nombre de décès et de blessures. Cette exigence visait à améliorer la conception des véhicules de manière à protéger les systèmes d'éclairage et de sécurité lors d'une collision à faible vitesse afin qu'ils demeurent fonctionnels si le propriétaire décidait de conduire le véhicule endommagé. De nos jours, plusieurs facteurs peuvent infirmer cette conclusion, comme la croissance importante des ventes de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions (une augmentation de près de 500 %), l'évolution importante de la conception des pare-chocs et des systèmes d'éclairage au cours des 35 dernières années et l'exigence des corps de police voulant que les véhicules soient remorqués même lors de collisions mineures. Il est maintenant impossible de déterminer si l'exigence actuelle canadienne unique d'une vitesse d'essai de 8 km/h procure un avantage en matière de sécurité. Comme plus de 370 piétons perdent la vie chaque année et représentent une part importante des 2 900 décès qui surviennent chaque année sur les routes canadiennes, on propose à l'heure actuelle de réorienter les mesures de sécurité routière en délaissant les exigences liées aux vitesses d'essai supérieures qui protègent les systèmes de sécurité des véhicules afin de faciliter les conceptions visant la sécurité des piétons. Selon les observations, le nombre de piétons décédés depuis 2001 est demeuré stable en dépit de l'objectif national de *Vision de la sécurité routière 2010* de diminuer de 30 % le nombre de victimes chez les usagers de la route vulnérables. Pour de plus amples informations, consultez le rapport sur l'*Examen mi-mandat de la Vision de sécurité routière 2010* disponible sur le site Web du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) et sur le site de Statistiques sur les collisions de la route au Canada au [www.tc.gc.ca/securiteroutiere](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere).

Il est entendu que le fait de rendre l'avant d'un véhicule plus souple pour protéger les piétons pourrait entraîner des frais de réparation supplémentaires étant donné que la majorité des collisions à faible vitesse comprend les collisions avec l'arrière d'un autre véhicule lorsque la circulation se fait pare-chocs à pare-chocs. Cela pourrait avoir un impact sur l'industrie des assurances et, en retour, sur les consommateurs. En 2007, l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), établie aux États-Unis, a publié un nouveau protocole d'essai (non réglementaire) pour les pare-chocs pour mieux schématiser la performance d'un pare-chocs de voiture et évaluer l'encastrement et le tamponnement au-dessus du pare-chocs lors de collisions à faible vitesse pour les catégories de véhicules légers avec une attention particulière portée sur l'endommagement et les coûts de réparations. La vitesse d'impact est de 9,6 km/h pour les impacts avant et arrière sur toute la largeur et de 4,8 km/h pour les impacts sur les coins.

Ce projet de modification serait satisfaisant pour une grande partie du public, puisqu'il favoriserait la sécurité des piétons sans réduire celle des voitures de tourisme. Comme l'IIHS a publié à grande échelle les résultats de son programme d'essai, les

Canadian consumers will be able to take advantage of this consumer information as part of their decision-making when purchasing a new vehicle.

#### **Strategic environmental assessment**

Under the Government's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of the proposed regulation was carried out. It was determined that the proposed regulation would have no impact on the environment.

#### **Consultation**

The intention to review the bumper requirements was announced in the Department of Transport's Regulatory Plan, which is widely distributed to interested stakeholders, either directly or through various associations on a quarterly basis. A notice of intent was also published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 13, 2007, requesting input regarding various options to amend the Canadian bumper requirements. This notice provided until December 31, 2007, for stakeholders to comment on potential solutions to resolve the issue of the unique Canadian bumper test requirement. Six different options were identified in the notice. Comments were received from three different stakeholder groups, namely Canadian consumers, vehicle manufacturers and their associations, and vehicle insurance organizations.

Many Canadian consumers wrote expressing their desire for the Canadian government to harmonize the test speed requirements with those of the United States, indicating that they did not see any safety benefit to the higher Canadian test speed requirement. The current unique Canadian requirements have resulted in some vehicle models from the United States being inadmissible for importation into Canada. Many Canadian consumers noted that this restriction not only limits their choice but also increases the Canadian price of some specialized vehicle models that are sold in limited numbers in Canada. In other instances, consumers noted a concern with what they perceive to be an excessive cost to modify conditionally admissible vehicles to satisfy the Canadian requirements. This occurs in situations where manufacturers allow for the U.S. bumper systems to be modified to meet the Canadian bumper requirements for the purpose of importation. This modification can often cost several thousands of dollars. One consumer group included a petition requesting the harmonization of test speed requirements, which was supported by about 1 400 Canadians.

Given the strength of the Canadian dollar in late 2007, the importation of vehicles from the United States was at an all-time high and the non-harmonization of bumper test speed requirements resulted in additional concerns with vehicles being blocked from importation. The press and many Canadian consumers indicated their expectation to be able to purchase the same vehicle in the United States as they can in Canada at a similar price. Almost 190 000 vehicles of all classes, less than 15 years old, were imported from the United States in 2007.

Manufacturers indicated that harmonizing the test speed will reduce the design, testing, certification and manufacturing costs, reduce vehicle mass, improve fuel economy as a result of the reduction in mass and improvement in aerodynamics, and will increase vehicle model availability in Canada.

Two negative representations were received following the publication of the notice, from the Insurance Corporation of British

consummateurs canadiens seront en mesure de tirer profit de cette information lorsqu'ils décideront d'acheter un nouveau véhicule.

#### **Évaluation environnementale stratégique**

Dans le cadre de la politique du gouvernement sur l'évaluation environnementale stratégique, on a procédé à l'évaluation préliminaire des effets possibles des dispositions réglementaires proposées. Il a été déterminé qu'elles ne devraient avoir aucune incidence sur l'environnement.

#### **Consultations**

Le ministère des Transports a annoncé son intention d'examiner les exigences relatives aux pare-chocs dans son plan de réglementation qui est distribué trimestriellement directement aux intervenants intéressés ou par l'entremise de diverses associations. Le 13 octobre 2007, un avis d'intention a également été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, pour solliciter des commentaires sur les diverses options de modifications aux exigences canadiennes actuelles relatives aux pare-chocs. Aux termes de cet avis, les intervenants pouvaient, jusqu'au 31 décembre 2007, commenter diverses solutions pour résoudre la question des exigences particulières du Canada concernant la vitesse d'essai des pare-chocs. Six options différentes étaient définies dans l'avis. Des commentaires ont été présentés par trois groupes d'intervenants différents, soit les consommateurs canadiens, les constructeurs de véhicules et leurs associations, de même que les organisations du secteur de l'assurance automobile.

De nombreux consommateurs canadiens ont écrit pour dire qu'ils aimeraient que le gouvernement du Canada harmonise les exigences liées à la vitesse d'essai avec celles des États-Unis parce qu'ils ne voient aucun avantage aux vitesses d'essai supérieures prescrites en matière de sécurité. En raison des exigences uniques du Canada, certains modèles de véhicules en provenance des États-Unis ne sont pas importables au Canada. De nombreux consommateurs canadiens ont souligné que cette restriction limite non seulement leurs choix, mais qu'elle entraîne également une hausse du prix canadien de certains modèles de véhicules spéciaux vendus en nombre limité au Canada. Dans d'autres cas, les consommateurs sont préoccupés par ce qu'ils perçoivent comme un coût excessif pour adapter des véhicules admissibles sujets aux exigences canadiennes. Cela se produit lorsque les constructeurs acceptent de modifier les systèmes de pare-chocs américains pour satisfaire aux exigences canadiennes connexes dans le but d'une importation. Cette modification peut souvent coûter des milliers de dollars. Un groupe de consommateurs a inclus une pétition, signée par 1 400 Canadiens, demandant l'harmonisation des vitesses d'essai.

En raison de la force du dollar canadien à la fin de 2007, l'importation de véhicules en provenance des États-Unis n'a jamais été aussi importante et le fait que les vitesses d'essai n'étaient pas harmonisées, cela a entraîné des préoccupations supplémentaires en raison de la rétention des véhicules et de l'incapacité de les importer. La presse et de nombreux consommateurs ont indiqué qu'ils s'attendaient à être en mesure d'acheter le même véhicule aux États-Unis ou au Canada à un prix semblable. Environ 190 000 véhicules âgés de moins de 15 ans ont été importés des États-Unis en 2007, toutes catégories confondues.

Les constructeurs quant à eux ont indiqué que l'harmonisation des vitesses d'essai permettra de réduire les coûts de conception, d'essai, de certification et de fabrication, de même que la masse des véhicules, d'améliorer le rendement énergétique grâce à la réduction de la masse et à l'amélioration de l'aérodynamisme, et d'accroître l'offre des modèles de véhicules au Canada.

Deux observations négatives ont été reçues de l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) et de l'IIHS, à la suite de la

Columbia (ICBC) and from the IIHS. Both of these submissions included the request for the Canadian government to maintain the higher test speed. They also noted in qualitative terms that insurance costs would increase if the Canadian requirements were aligned with the U.S. and European test speeds. The IIHS also noted that the bumper designs of many vehicles manufactured for the United States are significantly influenced by the current Canadian requirements. That is, for models that are currently sold in both countries, U.S. customers often automatically benefit from the Canadian standard's higher level of protection, since manufacturers tend to build to one design, which encompasses both national requirements.

Both representations noted the existence of a voluntary bumper test program developed by the Research Council for Automotive Repairs (RCAR) and that many current model vehicles do not perform well in this test protocol (i.e. requiring the bumper system to be tested at 9.5 to 10.5 km/h). Both the ICBC and IIHS noted concern that the design of bumpers may degrade and vehicles may perform worse in the RCAR tests if the higher Canadian test speed were dropped. They suggested that the Canadian bumper regulation should be expanded to include requirements for trucks and multi-purpose passenger vehicles instead of reducing the test speed for passenger cars.

While these comments suggested that the current regulation provides repair cost reduction and safety benefits and that Canada should wait until further scientific evidence is available before making a decision, they did not provide detailed, quantifiable evidence that safety would be compromised if the test speed requirements were harmonized with the United States and Europe.

#### **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 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. If a vehicle does not comply with a Canadian safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

#### **Contact**

For further information, please contact

Matthew Coons, P.Eng.  
Senior Regulatory Development Officer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-1961  
Fax: 613-990-2913  
Email: coonsm@tc.gc.ca

publication de l'avis. Ces deux organisations demandaient au gouvernement du Canada de maintenir les vitesses d'essai supérieures. Ils ont aussi indiqué en termes qualitatifs que les frais d'assurance augmenteraient si les exigences canadiennes étaient harmonisées avec celles des États-Unis et de l'Europe. L'IIHS a également souligné que la conception des pare-chocs de plusieurs véhicules fabriqués pour les États-Unis est grandement influencée par les exigences canadiennes actuelles. Autrement dit, pour les véhicules qui sont présentement vendus dans les deux pays, les consommateurs américains bénéficient presque automatiquement des exigences canadiennes qui sont plus exigeantes puisque les constructeurs ont tendance à construire selon une seule conception qui respecte les deux réglementations.

Ces deux observations ont souligné qu'un programme d'essai volontaire a été élaboré par le Research Council for Automotive Repairs (RCAR) et que de nombreux modèles de véhicules actuels n'obtiennent pas de bons résultats dans le cadre de ce protocole d'essai (où le système de pare-chocs doit être mis à l'essai à une vitesse allant de 9,5 à 10,5 km/h). L'ICBC et l'IIHS sont préoccupées par le fait que la conception des pare-chocs pourrait se dégrader et les résultats des véhicules pourraient empirer dans les essais du RCAR si les vitesses d'essai canadiennes étaient réduites. Ces organisations suggèrent d'étendre la portée des dispositions réglementaires canadiennes sur les pare-chocs afin d'y inclure des exigences pour les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions plutôt que la réduction des vitesses d'essai pour les voitures de tourisme.

Bien qu'elles laissent entendre que la réglementation actuelle offre une réduction des coûts de réparation et des avantages pour la sécurité et que le Canada devrait attendre que d'autres preuves scientifiques soient disponibles avant de prendre une décision, ces organisations n'ont toutefois pas fourni de preuve détaillée et quantifiable que la sécurité serait compromise si les exigences relatives aux vitesses d'essai étaient harmonisées avec celles des États-Unis et de l'Europe.

#### **Respect et exécution**

Les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles sont chargés d'assurer la conformité de leurs produits aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des constructeurs et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. De plus, lorsqu'un défaut est décelé sur un véhicule ou du matériel, le constructeur ou l'importateur 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 canadienne, le constructeur ou l'importateur pourrait être passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, payer une amende en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*.

#### **Personne-ressource**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Matthew Coons, ing.  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-1961  
Télécopieur : 613-990-2913  
Courriel : coonsm@tc.gc.ca



**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Matthew Coons, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-1961; fax: 613-990-2913; e-mail: coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, March 11, 2008

MARY PICHETTE  
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (BUMPERS)****AMENDMENT**

1. Section 215 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

215. A passenger car shall be equipped with bumpers that conform to either

(a) the requirements set out in paragraph 6, and the low-speed-impact test procedure set out in Annex 3, except for paragraph 4 of that Annex, of ECE Regulation No. 42, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicles with regard to Their Front and Rear Protective Devices (Bumpers, etc.)*, in the version dated June 12, 2007, as amended after that date by any amendment in the 00 series of amendments; or

(b) the requirements, conditions and test procedures that are set out in title 49, part 581 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2006).

**COMING INTO FORCE**

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

[12-1-o]

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Matthew Coons, ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-1961; téléc. : 613-990-2913; courriel : coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, le 11 mars 2008

La greffière adjointe du Conseil privé  
MARY PICHETTE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (PARE-CHOCS)****MODIFICATION**

1. L'article 215 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

215. Les voitures de tourisme doivent être munies de pare-chocs conformes :

a) soit aux spécifications prévues à l'article 6 et à la procédure d'essai de choc à basse vitesse prévue à l'annexe 3, à l'exception du paragraphe 4 de cette annexe, qui figurent au règlement n° 42 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leurs dispositifs de protection (pare-chocs, etc.) à l'avant et à l'arrière*, dans sa version au 12 juin 2007, tel qu'il est modifié après cette date par tout amendement de la série 00 d'amendements;

b) soit aux exigences, aux conditions et à la procédure d'essai qui figurent à la partie 581 du titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version révisée au 1<sup>er</sup> octobre 2006.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

[12-1-o]

<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