

**4. REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE  
SAFETY REGULATIONS (STANDARD 126)  
AMENDMENT**

**1. Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after section 124:**

**ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS (STANDARD 126)**

**126.** (1) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck and bus with a GVWR of 4 536 kg or less shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 126, Electronic Stability Control Systems* (TSD 126), as amended from time to time.

(2) This section expires on January 31, 2017.

**2. These Regulations come into force 60 days after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.**

**Issue and objectives**

The safety standard mandating the installation of electronic stability control (ESC) systems on light-duty vehicles, hereafter referred to as the Canadian safety standard, was inadvertently repealed from the *Motor Vehicle Safety Regulations*, pursuant to an amendment published on November 9, 2011. That amendment was intended solely to re-enact a separate series of safety standards within the Regulations.

It is important that the safety standard governing ESC systems be reintroduced into the *Motor Vehicle Safety Regulations* to ensure that Canadians continue to be provided with the full benefit of this effective safety feature.

**Description**

Following the amendment which first introduced the Canadian safety standard into the *Motor Vehicle Safety Regulations*, beginning on September 1, 2011, light-duty vehicles intended for sale in Canada were required to be equipped with an

---

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

ESC system as standard equipment on an indefinite basis. Only since the inadvertent repeal of the Canadian safety standard are ESC systems no longer a legal requirement in Canada.

This amendment reintroduces into Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations* the same safety standard that first established mandatory installation of ESC systems on light-duty vehicles, as published in the *Canada Gazette*, Part II, on December 23, 2009.<sup>2</sup>

As before, the Canadian safety standard applies to light-duty vehicles, which include passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks and buses with a gross vehicle weight rating of 4 536 kilograms or less. This amendment once again harmonizes the Canadian safety standard with the requirements of the U.S. safety standard pertaining to ESC systems, removing a potential impediment to trade between the two countries, and also aligns the Canadian safety standard with the requirements of the United Nations' Global Technical Regulation on ESC systems. Reintroducing this Canadian safety standard as it existed previously should therefore not affect the vehicle designs or manufacturing processes that currently include ESC systems as standard equipment.

### **“One-for-One” Rule**

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

### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

### **Consultation**

The Department of Transport informed the two automotive manufacturing associations of Canada, the Association of International Automobile

---

<sup>2</sup> *Canada Gazette*, Part II, publication, SOR/2009-323.

Manufacturers of Canada<sup>3</sup> and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association<sup>4</sup> of the inadvertent repeal. Given the added safety benefit that ESC systems provide, both associations indicated that their member companies would continue to supply vehicles with ESC systems as standard equipment, meeting the requirements of the Canadian safety standard as it was first introduced into the Regulations.

This amendment to the Regulations was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on October 6, 2012, and interested persons were given 30 days to comment. Responses were received from each of the two Canadian automotive manufacturing associations. Both associations noted their support for the amendment.

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

The amendment that first introduced the Canadian safety standard into the *Motor Vehicle Safety Regulations* required mandatory compliance on and after September 1, 2011, with the exception of vehicles that were altered or those that were manufactured in two or more stages (which required compliance on and after September 1, 2012). As a result, manufacturers incorporated ESC systems into the basic design and production of automobiles on an indefinite basis, and are currently meeting or exceeding the requirements of the Canadian safety standard as originally introduced. While the present amendment does not modify the requirements that had been originally introduced, mandatory compliance is not

---

<sup>3</sup> The Association of International Automobile Manufacturers of Canada represents the following automotive manufacturers and importers as voting members: BMW Canada Inc.; Honda Canada Inc.; Hyundai Auto Canada Corp.; Jaguar Land Rover Canada ULC; 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.; Volkswagen Group Canada Inc.; and Volvo Cars of Canada Corp.

<sup>4</sup> The Canadian Vehicle Manufacturers' Association represents Chrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; General Motors of Canada Limited; and Navistar Canada, Inc.

required until 60 days after the date of publication of the amendment in the *Canada Gazette*, Part II.

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

## **CÁC QUY ĐỊNH SỬA ĐỔI PHƯƠNG TIỆN ĐỘNG CƠ QUY ĐỊNH AN TOÀN (TIÊU CHUẨN 126)**

### **SỬA ĐỔI**

1. Lịch IV của Quy định An toàn Phương tiện Cơ giới được sửa đổi bằng cách bổ sung những điều sau vào sau phần 124:

#### **HỆ THỐNG ĐIỀU KHIỂN ỔN ĐỊNH ĐIỆN TỬ (TIÊU CHUẨN 126)**

126. (1) Mọi xe du lịch, xe khách đa dụng, xe tải và xe buýt có GVWR từ 4.536 kg trở xuống phải tuân theo các yêu cầu của Tài liệu tiêu chuẩn kỹ thuật số 126, Hệ thống kiểm soát ổn định điện tử (TSD 126), như được sửa đổi theo thời gian.

(2) Phần này hết hiệu lực vào ngày 31 tháng 1 năm 2017.

2. Các Quy định này có hiệu lực sau 60 ngày kể từ ngày chúng được công bố trên Công báo Canada, Phần II.

#### **Vấn đề và mục tiêu**

Tiêu chuẩn an toàn quy định việc lắp đặt hệ thống kiểm soát ổn định điện tử (ESC) trên xe hạng nhẹ, sau đây được gọi là tiêu chuẩn an toàn của Canada, đã bị bãi bỏ khỏi Quy định về an toàn của phương tiện cơ giới, theo một bản sửa đổi được công bố vào ngày 9 tháng 11 năm 2011. Việc sửa đổi đó chỉ nhằm mục đích ban hành lại một loạt các tiêu chuẩn an toàn riêng biệt trong Quy định.

Điều quan trọng là các tiêu chuẩn an toàn điều chỉnh hệ thống ESC phải được đưa vào Quy định An toàn Phương tiện Cơ giới để đảm bảo rằng người dân Canada tiếp tục được cung cấp đầy đủ lợi ích của tính năng an toàn hiệu quả này.

#### **Mô tả**

Sau khi sửa đổi lần đầu tiên đưa tiêu chuẩn an toàn của Canada vào Quy định An toàn Phương tiện Động cơ, bắt đầu từ ngày 1 tháng 9 năm 2011, các xe hạng nhẹ dự định bán ở Canada bắt buộc phải trang bị hệ thống ESC làm thiết bị tiêu chuẩn

vô thời hạn. Chỉ kể từ khi tiêu chuẩn an toàn của Canada bị bãi bỏ thì hệ thống ESC mới không còn là một yêu cầu pháp lý ở Canada.

Bản sửa đổi này đưa lại vào Phụ lục IV của Quy định An toàn Phương tiện Cơ giới cùng một tiêu chuẩn an toàn mà lần đầu tiên thiết lập việc lắp đặt bắt buộc hệ thống ESC trên xe hạng nhẹ, như được công bố trên Canada Gazette, Phần II, vào ngày 23 tháng 12 năm 2009.<sup>5</sup>

Như trước đây, tiêu chuẩn an toàn của Canada áp dụng cho các loại xe hạng nhẹ, bao gồm xe du lịch, xe chở khách đa dụng, xe tải và xe buýt có tổng trọng lượng xe từ 4.536 kg trở xuống. Bản sửa đổi này một lần nữa hài hòa tiêu chuẩn an toàn của Canada với các yêu cầu của tiêu chuẩn an toàn của Hoa Kỳ liên quan đến hệ thống ESC, loại bỏ trở ngại tiềm ẩn trong thương mại giữa hai quốc gia, đồng thời điều chỉnh tiêu chuẩn an toàn của Canada với các yêu cầu của Kỹ thuật toàn cầu của Liên hợp quốc Quy định về hệ thống ESC. Do đó, việc giới thiệu lại tiêu chuẩn an toàn của Canada này vì nó đã tồn tại trước đây sẽ không ảnh hưởng đến các thiết kế hoặc quy trình sản xuất phương tiện hiện đang có hệ thống ESC làm thiết bị tiêu chuẩn.

### **Quy tắc "Một cho một"**

Quy tắc "Một cho Một" không áp dụng cho đề xuất này, vì không có thay đổi về chi phí hành chính đối với doanh nghiệp.

### **Ổng kính doanh nghiệp nhỏ**

Lăng kính doanh nghiệp nhỏ không áp dụng cho đề xuất này, vì doanh nghiệp nhỏ không có chi phí.

### **Tham vấn**

Bộ Giao thông vận tải thông báo cho hai hiệp hội sản xuất ô tô của Canada, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô quốc tế của Canada<sup>6</sup> và Hiệp hội các nhà sản xuất xe

---

<sup>5</sup> Công báo *Canada*, Phần II, xuất bản, SOR/2009-323.

<sup>6</sup> Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô quốc tế của Canada đại diện cho các nhà sản xuất và nhập khẩu ô tô sau đây với tư cách là thành viên bỏ phiếu: BMW Canada Inc.; Honda Canada Inc. ;

Canada<sup>7</sup> về sự lặp lại vô tình. Với lợi ích an toàn bổ sung mà hệ thống ESC mang lại, cả hai hiệp hội đều chỉ ra rằng các công ty thành viên của họ sẽ tiếp tục cung cấp các phương tiện có hệ thống ESC làm thiết bị tiêu chuẩn, đáp ứng các yêu cầu của tiêu chuẩn an toàn Canada như lần đầu tiên nó được đưa vào Quy định.

Bản sửa đổi này đối với Quy định đã được đăng trước trên Canada Gazette, Phần I, vào ngày 6 tháng 10 năm 2012 và những cá nhân quan tâm đã có 30 ngày để góp ý. Các câu trả lời đã nhận được từ mỗi hiệp hội sản xuất ô tô của Canada. Cả hai hiệp hội đều ghi nhận sự ủng hộ của họ đối với việc sửa đổi.

### **Thực hiện, thực thi và các tiêu chuẩn dịch vụ**

Bản sửa đổi lần đầu tiên đưa tiêu chuẩn an toàn của Canada vào Quy định an toàn cho phương tiện cơ giới yêu cầu tuân thủ bắt buộc vào và sau ngày 1 tháng 9 năm 2011, ngoại trừ những phương tiện đã được thay đổi hoặc những phương tiện được sản xuất trong hai giai đoạn trở lên (yêu cầu tuân thủ trên và sau ngày 1 tháng 9 năm 2012). Do đó, các nhà sản xuất đã kết hợp hệ thống ESC vào thiết kế cơ bản và sản xuất ô tô vô thời hạn và hiện đang đáp ứng hoặc vượt quá các yêu cầu của tiêu chuẩn an toàn Canada như đã giới thiệu ban đầu. Mặc dù bản sửa đổi hiện tại không sửa đổi các yêu cầu đã được đưa ra ban đầu, nhưng việc tuân thủ bắt buộc không được yêu cầu cho đến 60 ngày sau ngày công bố bản sửa đổi trên Canada Gazette, Phần II.

Các nhà sản xuất và nhập khẩu xe cơ giới có trách nhiệm đảm bảo tuân thủ các yêu cầu của Đạo luật An toàn Phương tiện Cơ giới và các quy định của Luật này. Sở Giao thông vận tải giám sát chương trình tự chứng nhận của các nhà sản xuất và nhập khẩu bằng cách xem xét tài liệu thử nghiệm, kiểm tra phương tiện và thử nghiệm phương tiện có được trên thị trường mở. Ngoài ra, khi xác định được

---

Hyundai Auto Canada Corp; Jaguar Land Rover Canada ULC; 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.; Volkswagen Group Canada Inc.; and Volvo Cars of Canada Corp.

<sup>7</sup> Hiệp hội các nhà sản xuất xe Canada đại diện cho Chrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; General Motors of Canada Limited; và Navistar Canada, Inc.

phương tiện, thiết bị có lỗi, nhà sản xuất, nhập khẩu phải thông báo lỗi cho chủ xe và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Bất kỳ cá nhân hoặc công ty nào làm trái điều khoản của Đạo luật An toàn Phương tiện Cơ giới hoặc các quy định của Luật này đều phạm tội và phải chịu hình phạt áp dụng được quy định trong Đạo luật.