

<b>Regulatory area to be addressed</b>	<p><b>Natural Gas Use in Transportation</b></p> <p>The objective of this work is to facilitate the use of natural gas vehicles as part of the seamless Canada/U.S. transportation system which accounts for more than \$350B in cross border trade, by: supporting the alignment of existing codes and standards, where feasible; and, co-developing new binational codes and standards, where applicable. Although DOE and NRCan do not formally develop, promulgate, or enforce the use of vehicle-related codes and standards, DOE and NRCan do play an important role in the consensus-based development process, providing objective data and facilitating collaboration among key stakeholders, both domestically and internationally.</p>
--	--

<b>Work Stream A Standards</b>	<p><u>Objective:</u> To foster the development of a comprehensive suite of voluntary performance-based component standards, pertaining to the use of natural gas as a fuel for on-road applications.</p> <p><u>Rationale:</u> Stakeholders have identified 11 standards, which should be developed to ensure comprehensive coverage of all aspects of liquefied natural gas (LNG) use in on-road applications. In the absence of these standards, multiple technologies may enter the marketplace, and cause confusion (for example, truck drivers may not be certain which type of nozzle will be available when refuelling). Variances can also lead to increased costs for manufacturers who need to develop products for each country based on differing technical requirements (such as the amount of force that a cylinder can withstand in a vehicle crash).</p> <p><u>Short Term:</u> The focus in year one will be on the top two priority standards (for refuelling nozzles and on-board vehicle storage) as identified by stakeholders.</p> <p><u>Mid/Long term focus:</u> Once the initial priority standards pertaining to LNG have been developed (in the 2-3 year range), an assessment of further industry needs will be carried out to identify future work. These may include: the development of additional standards for LNG; the revision of existing standards for compressed natural gas (CNG) to include advancements in technology; and/or the development of standards for refuelling infrastructure which could service multiple modes (marine, rail, heavy equipment).</p>
--------------------------------	--

<b>Department/Agency</b>	 United States Department of Energy	 Canada Natural Resources Canada
--------------------------	--	---

Planned initiatives and sub-deliverables		Date
<b>Initiative A - LNG Standards Development</b>		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitating the finalization of CSA LNG1 standard (refuelling nozzle and receptacle).</li> </ul>	March 2015

**REGULATORY COOPERATION COUNCIL – WORK PLANNING FORMAT**

2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitating the development and finalization of CSA LNG2 standard (on-board vehicle NG storage container).</li> </ul>	March 2015 - January 2016
---	---	---------------------------

<b>Initiative B - Information Gathering/ Stakeholder Engagement</b>		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analysis of issues related to temperature compensation, ensuring that fuel pressure in vehicle storage tanks does not exceed allowable limits due to significant fluctuations in temperature (for example, when a vehicle is brought into a heated maintenance facility after refuelling in the cold).</li> </ul>	April 2015 - March 2016
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quarterly Canada/U.S. stakeholder technical teleconferences in conjunction with the Natural Gas Roadmap Technical Advisory Group (TAG).</li> </ul>	March 2015 June 2015 September 2015 December 2015

<b>Work stream B</b>  <b>Code Revision/ Development</b>	<p><u>Objective:</u> To provide information and foster collaboration that facilitates the revision of existing codes, and enables the development of new binational codes for natural gas use in transportation, to address gaps in code coverage as identified and prioritized by stakeholders.</p> <p><u>Rationale:</u> Canadian codes have recently been updated for CNG use on board vehicles, and for LNG and CNG refuelling stations. These revisions were made to further align the codes with those in the U.S. and to include advances in technologies. However, in some instances, the Canadian codes are now more up-to-date than those in the U.S. Ensuring that any further revisions occur concurrently (as much as possible) would reduce confusion on the part of manufacturers, and end-users.</p> <p><u>Mid/ Long term focus:</u> There remain a number of areas, including maintenance facilities, mobile refuelling, and emerging markets (marine, rail, drilling, and mining), where no codes exist in either country. Facilitating the development of binational codes in these areas will ensure a common environment for new natural gas vehicle products and their operation. Once further alignment has occurred (1-3 years), the long term work will include identifying, prioritizing, and beginning the development of new binational codes, which could cover emerging markets, as recommended by stakeholders.</p>
---	---

	 United States	 Canada
Department/Agency	Department of Energy	Natural Resources Canada

<b>Planned initiatives and sub-deliverables</b>	<b>Date</b>
---	-------------

**REGULATORY COOPERATION COUNCIL – WORK PLANNING FORMAT**

<b>Initiative A - Revision of Existing Codes</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitate revisions to CSA B109 (Natural gas vehicles code) to include LNG vehicles.</li> </ul>	March 2015
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitate revisions to CSA Z276 Annex D (LNG vehicle fuelling stations) for temporary refuelling installations.</li> </ul>	December 2015
<b>Initiative B - Information Gathering/ Stakeholder Engagement</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quarterly Canada/U.S. stakeholder technical teleconferences, in conjunction with TAG.</li> </ul>	March 2015 June 2015 September 2015 December 2015

<p><b>Work stream C</b></p> <p><b>Regulatory Variances</b></p>	<p><u>Objective:</u> To work within the existing Canadian regulatory framework to identify regulatory differences, and engage relevant regulators, on the feasibility of addressing these variances. NRCan will share information on issues, activities, and progress with their DOE counterparts, and U.S. stakeholders.</p> <p><u>Rationale:</u> Given the integrated nature of the North American transportation system (more than 60% of Canada/U.S. trade is carried by freight trucks), regulatory barriers to operating vehicles across multiple jurisdictions make the business case of using NG less favorable for fleets. Focus in year one will be on priority areas identified by Canadian stakeholders, where regulatory variances impede the operation of NGV's across provincial and federal jurisdictional boundaries, such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Weight allowance</li> <li>Migration of existing CNG refuelling infrastructure to 3600 psi</li> <li>LNG metering</li> </ul>
--	---

Department/Agency	 Canada Natural Resources Canada
-------------------	---

Planned initiatives and sub-deliverables		Date
<b>Initiative A - Weight Allowance</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Continue dialogue with provincial regulators, and report back to the next interprovincial working group on weights and measures.</li> </ul>	March 2015 - February 2016
<b>Initiative B - Accommodating Increased refuelling pressure</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analysis of the feasibility, and pathways to enable existing refuelling infrastructure to accommodate increased pressure allowance.</li> </ul>	March 2015 - December 2015
<b>Initiative C - LNG Metering regulations</b>		

**REGULATORY COOPERATION COUNCIL – WORK PLANNING FORMAT**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Working with stakeholders to engage in developing a LNG metering certification.</li> </ul>	March 2015 - December 2015
<b>Initiative D - Information Gathering/ Stakeholder Engagement</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regulatory issues are a standing agenda item for the monthly conference calls of the TAG.</li> </ul>	Monthly

<b>Domaine de réglementation à aborder</b>	<p><b>Utilisation du gaz naturel dans le transport</b></p> <p>L'objectif de ce travail est de faciliter l'utilisation des véhicules au gaz naturel dans le cadre du système de transport intégré entre le Canada et les États-Unis, lequel représente plus de 350 G\$ de commerce transfrontalier, en appuyant l'harmonisation des codes et des normes en place, dans la mesure du possible, et en élaborant conjointement de nouvelles normes et de nouveaux codes binationaux, s'il y a lieu. Même si le Department of Energy (DoE) et Ressources naturelles Canada (RNCan) n'élaborent pas, ne promulguent pas ou n'appliquent pas de façon officielle l'utilisation de codes et de normes relativement aux véhicules, ces deux ministères jouent un rôle important dans le processus d'élaboration fondé sur le consensus, et ce, en fournissant des données objectives et en facilitant la collaboration entre les principaux intervenants, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale.</p>
--	---

<b>Flux des travaux A Normes</b>	<p><u>Objectif</u> : Favoriser l'élaboration d'un ensemble exhaustif de normes volontaires sur les composants axées sur le rendement en ce qui concerne l'utilisation du gaz naturel comme carburant pour les applications routières.</p> <p><u>Raison d'être</u> : Les intervenants ont relevé 11 normes à élaborer afin de s'assurer de couvrir de façon exhaustive tous les aspects de l'utilisation du gaz naturel liquéfié (GNL) pour les applications routières. Faute d'avoir ces normes, on pourrait assister à l'entrée sur le marché de nombreuses technologies et cela entraînerait de la confusion (par exemple, les conducteurs de camions pourraient ne pas savoir avec certitude quel sera le type de buse disponible pour le ravitaillement). Des différences peuvent également mener à une hausse des coûts pour les fabricants, lesquels doivent alors mettre des produits au point pour chaque pays en fonction des différentes exigences techniques (comme la force que peut supporter une bouteille en cas de collision du véhicule).</p> <p><u>À court terme</u> : La première année, l'accent sera mis sur les deux normes prioritaires (sur les buses de ravitaillement et le stockage à bord du véhicule), selon ce qui a été indiqué par les intervenants.</p> <p><u>Objectif à moyen/long terme</u> : Une fois élaborées les normes prioritaires initiales concernant le GNL (plage de 2 à 3 ans), une évaluation des autres besoins de l'industrie sera faite afin de déterminer les travaux futurs. Cela peut inclure : l'élaboration de normes additionnelles pour le GNL, la révision des normes en place en ce qui concerne le gaz naturel comprimé (GNC) afin d'inclure les percées technologiques, ou l'élaboration de normes pour une infrastructure de ravitaillement qui pourrait convenir à plusieurs modes (transport maritime ou ferroviaire, matériel lourd).</p>
----------------------------------	--

<b>Département/organisme</b>	 <b>États-Unis</b> Department of Energy des É.-U.	 <b>Canada</b> Ressources naturelles Canada
------------------------------	--	--

**CONSEIL DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION – FORMAT DE PLANIFICATION  
DES TRAVAUX**

<b>Initiatives prévues et sous-extrants attendus</b>		<b>Date</b>
<b>Initiative A – Élaboration de normes sur le GNL</b>		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitation de la finalisation de la norme CSA LNG1 (buse de ravitaillement et son dispositif de rangement).</li> </ul>	Mars 2015
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitation de l'élaboration et de la finalisation de la norme CSA LNG2 (récipient de stockage de GN à bord du véhicule).</li> </ul>	Mars 2015 – janvier 2016

<b>Initiative B – Collecte d'information/participation des intervenants</b>		
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse des questions liées à la compensation de la température, en s'assurant que la pression du carburant à l'intérieur des bouteilles de stockage du véhicule ne dépasse pas les limites permises après des fluctuations importantes de la température (par exemple, lorsqu'on amène un véhicule dans une installation d'entretien chauffée après en avoir fait le remplissage au froid).</li> </ul>	Avril 2015 – mars 2016
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Téléconférences techniques trimestrielles entre les intervenants du Canada et des É.-U., conjointement avec le Groupe consultatif technique du Plan d'action sur le gaz naturel.</li> </ul>	Mars 2015 Juin 2015 Septembre 2015 Décembre 2015

**Flux des travaux B**  
**Révision/élaboration**  
**du code**

Objectif : Donner de l'information et favoriser les collaborations qui facilitent la révision des codes existants et qui permettent l'élaboration de nouveaux codes binationaux pour l'utilisation du gaz naturel dans le transport, et ce, afin de combler les écarts en matière de couverture du code, selon ce qui a été déterminé et priorisé par les intervenants.

Raison d'être : Les codes canadiens ont récemment été mis à jour en vue de l'utilisation du GNC à bord des véhicules, ainsi que pour les postes de ravitaillement en GNL et en GNC. Ces révisions ont été faites afin d'harmoniser davantage les codes avec ceux des É.-U., de même que pour inclure les percées technologiques. Cependant, dans certains cas les codes canadiens sont maintenant plus à jour que ceux des É.-U. En s'assurant que toutes les révisions futures seront faites simultanément (dans la mesure du possible), on pourrait diminuer la confusion auprès des fabricants et des utilisateurs finaux.

Objectif à moyen/long terme : Il reste un certain nombre de points, dont les installations d'entretien, le ravitaillement mobile et les marchés émergents (transport maritime ou ferroviaire, forage et exploitation minière), pour lesquels il n'existe aucun code dans les deux pays. La facilitation de l'élaboration de codes binationaux dans ces domaines assurera un environnement commun pour les nouveaux produits destinés aux véhicules au gaz naturel et à leur fonctionnement. Une fois qu'une meilleure harmonisation sera établie (1 à 3 ans), les travaux à long terme consisteront à déterminer quels nouveaux codes binationaux pourraient s'étendre aux marchés émergents, à en établir les priorités et à commencer leur élaboration, selon ce qui est recommandé par les intervenants.

**CONSEIL DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION – FORMAT DE PLANIFICATION DES TRAVAUX**

 États-Unis		 Canada
Département/organisme		Department of Energy des É.-U. / Ressources naturelles Canada
Initiatives prévues et sous-extrants attendus		Date
<b>Initiative A – Révision des codes existants</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faciliter les révisions du code CSA B109 (code sur les véhicules au gaz naturel) afin d'inclure les véhicules au GNL.</li> </ul>	Mars 2015
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faciliter les révisions de l'annexe D du code CSA Z276 (postes de ravitaillement des véhicules au GNL) pour les installations de ravitaillement temporaires.</li> </ul>	Décembre 2015
<b>Initiative B - Collecte d'information/participation des intervenants</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Téléconférences techniques trimestrielles entre les intervenants du Canada et des É.-U., conjointement avec le Groupe consultatif technique.</li> </ul>	Mars 2015 Juin 2015 Septembre 2015 Décembre 2015

<b>Flux des travaux C</b>  <b>Divergences réglementaires</b>	<p><u>Objectif</u> : Travailler au sein du cadre réglementaire canadien en place afin de déterminer les différences réglementaires et collaborer avec les organismes de réglementation pertinents sur la faisabilité de corriger cette situation. RNCan partagera l'information sur les problèmes, les activités et les progrès réalisés avec ses homologues du DoE et avec les intervenants des É.-U.</p> <p><u>Raison d'être</u> : Étant donné la nature intégrée du système de transport nord-américain (plus de 60 p. 100 du commerce canado-américain se fait par camion de transport de marchandises), les obstacles réglementaires empêchant l'exploitation de véhicules qui circulent dans plusieurs juridictions font en sorte que l'analyse de rentabilisation sur l'utilisation du GN est moins intéressante pour les parcs de véhicules. La première année, l'accent sera mis sur les domaines prioritaires déterminés par les intervenants canadiens en ce qui concerne les différences réglementaires qui nuisent à l'utilisation des véhicules au gaz naturel au-delà des frontières de juridiction provinciale et fédérale, comme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le poids autorisé;</li> <li>le passage pour l'infrastructure de ravitaillement en GNC existante à une pression de 3 600 lb/po<sup>2</sup>;</li> <li>les compteurs de GNL.</li> </ul>
--	---

Département/organisme	 Canada Ressources naturelles Canada
-----------------------	--

**CONSEIL DE COOPÉRATION EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION – FORMAT DE PLANIFICATION  
DES TRAVAUX**

<b>Initiatives prévues et sous-extrants attendus</b>		<b>Date</b>
<b>Initiative A – Poids autorisé</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poursuivre le dialogue avec les organismes de réglementation provinciaux et en faire rapport lors de la prochaine réunion du groupe de travail interprovincial sur les poids et mesures.</li> </ul>	Mars 2015 – février 2016
<b>Initiative B – Accepter une pression de ravitaillement plus élevée</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analyse de faisabilité et moyens en vue de permettre à l'infrastructure de ravitaillement existante d'accepter une limite de pression plus élevée.</li> </ul>	Mars 2015 -décembre 2015
<b>Initiative C – Réglementation sur les compteurs de GNL</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travailler avec les intervenants afin de participer à l'élaboration d'une certification pour les compteurs de GNL.</li> </ul>	Mars 2015 - décembre 2015
<b>Initiative D - Collecte d'information/participation des intervenants</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les questions réglementaires sont un point permanent à l'ordre du jour lors des conférences téléphoniques mensuelles du groupe de travail technique.</li> </ul>	Mensuel