

En général, on ne s'attend pas à ce que les directives proposées pour Europe 1992 aient un effet important sur l'exportation de produits bruts dans les secteurs des minerais et des métaux. Néanmoins, les règlements auront des implications au niveau du commerce des produits traités, en particulier quand les minéraux ou les métaux ont été associés à une préoccupation reliée à la santé ou à l'environnement. Les compagnies canadiennes devront tenir compte de ces nouvelles mesures relatives aux préoccupations en matière d'environnement, de santé et de sécurité, si elles veulent conserver leur accès tant au marché de la CE qu'aux autres marchés mondiaux.

Véhicules motorisés

Depuis 1970, la CEE a adopté plus de 50 mesures qui harmonisent les normes techniques et l'homologation de type des pièces de véhicules pour permettre à une voiture homologuée dans un État membre d'être commercialisée dans un autre sans autre homologation.

Les trois normes qui restent à adopter - sur les pneus, le verre de sécurité et les poids et dimensions - ont été bloquées par la France (avec l'appui tacite d'autres États membres) depuis plus de 10 ans.

Une homologation de type européenne « effective » a peu de chances de se matérialiser tant qu'un accord ne sera pas intervenu sur une politique commerciale commune pour l'industrie, c'est-à-dire une solution pour limiter les importations de voitures japonaises. Certains constructeurs d'automobiles européens (notamment français) craignent que leurs concurrents outre-mer ne bénéficient des plus grandes économies de coûts du fait d'une harmonisation complète et font valoir que l'adoption finale d'une homologation de type européenne doit être retardée jusqu'à ce que les voitures de la CEE aient augmenté d'une façon significative leur pénétration du marché japonais (réciprocité).

Même après que l'on sera parvenu à une homologation de type européenne, certaines des normes nationales qui sont en contradiction opposées pourraient subsister, car les États membres ont le droit de les conserver dans leur marché intérieur parallèlement aux normes de la CEE qu'ils doivent accepter. Un exportateur canadien peut alors avoir un choix de normes dans un marché donné.

Économie

La rationalisation très répandue des « châssis » et leur conception en collaboration par des constructeurs différents doivent normalement procurer des économies d'échelle dans l'industrie automobile. La demande accrue de pièces produites en plus grandes quantités entraînera un abaissement du coût global des véhicules de l'ordre d'environ 5 %.

La nécessité de se conformer à des règlements techniques différents décourage le recours aux importations parallèles pour tirer avantage des différences de prix appréciables existant entre les marchés de l'automobile. Ces différences sont causées en partie par des marchés différenciés